



Ulla

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

\*\*\*

Parere n. 2503 del 29/09/2017

<b>Progetto</b>	<b>Istruttoria VIA</b> <b>Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi", Master Plan, breve e medio termine</b> <b>ID VIP 3378</b>
<b>Proponente</b>	<b>ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile</b>

Handwritten notes and signatures on the right side of the table.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

## La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTA** la domanda presentata dalla Società ENAC in data 20/06/2016 con nota prot.n.64229 per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.23 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. per il progetto "Masterplan dell'Aeroporto di Salerno –Costa d'Amalfi"; la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (di seguito Direzione) con prot.n.16729/DVA in data 23/06/2016;

**PRESO ATTO** che con nota prot.n.17065/DVA del 28/06/2016, acquisita con prot.n.2396/CTVA in data 04/07/2016 la Direzione ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (di seguito Commissione) l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda; con la stessa nota la Direzione ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa Commissione la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società proponente;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i..

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTO** il Decreto n. 308/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";

**ESAMINATA** la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati forniti dalla Società proponente:

- documentazione progettuale presentata in data 20/06/2016 con nota prot.n.64229 con la domanda di VIA e consistente in elaborati relativi a:
  - documentazione progettuale con allegati;
  - Studio di Impatto Ambientale compressivo degli elaborati grafici;
  - sintesi non tecnica;
  - elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio del progetto;
  - Relazione paesaggistica;

**PRESO ATTO** della riunione tenutasi il 22/09/2016 presso il Ministero, del sopralluogo del 20/10/2016 con la conseguente richiesta di integrazioni al Masterplan tramite la nota di prot. CTVA -3900 del 18/11/2016;

**PRESO ATTO** della Documentazione di chiarimenti e di integrazioni trasmessa dal Proponente con nota di prot 11814 del 03/02/2017 ed acquisita alla DVA con prot 2868 del 08/02/2017 e alla CTVA/403 del 10/02/2017 e composta :

- dai chiarimenti e dalle integrazioni in risposta alla nota della CTVA del 18/11/2016
- dalle controdeduzioni alle osservazioni del pubblico pervenute al MATTM;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla richiesta di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito della documentazione progettuale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 20/06/2016 sui quotidiani "La Repubblica" e "La Città";

**VISTE E CONSIDERATE** le seguenti osservazioni avanzate ai sensi del comma 4 dell'art. 24 ed ai sensi ai sensi dell'art.25, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.:

N°	Osservatore	Protocollo/Data DVA	
1	Dott Vincenzo Petrosino	DVA-2016-0020071	01/08/2016
2	Dott Vincenzo Petrosino	DVA-2016-0021109	22/08/2016
3	Dott Vincenzo Petrosino	DVA-2017-0006789	22/03/2017
4	Dott Vincenzo Petrosino	DVA-2017-0009520	21/04/2017
5	Dott Vincenzo Petrosino	DVA-2017-0011091	12/05/2017
6	Sig.ra De Martino Antonietta	DVA-2016-0021209	23/08/2016
7	Sig.ra De Martino Antonietta	DVA-2017-0008592	10/04/2017
8	Sig.ra De Martino Antonietta	DVA-2017-0009674	24/04/2017
9	Sig.ra De Martino Antonietta	DVA-2017-0011282	15/05/2017

**CONSIDERATO** che tutte le Osservazioni sono state analizzate e contro dedotte ai fini dell'espressione del presente Parere e del relativo quadro prescrittivo, come approfondito nell'**Allegato 1** (che costituisce parte integrante del presente Parere);

**PRESO ATTO** delle controdeduzioni del Proponente;

**VISTO** il parere favorevole con prescrizioni espresso dall'UOD Valutazioni Ambientali, Direzione Generale per l'Ambiente, la Difesa del Suolo e l'Ecosistema della Giunta Regionale della Campania con decreto dirigenziale n. 56 del 27 luglio 2017, trasmesso con nota prot. n. 600843 del 12/09/2017, ed in particolare le prescrizioni relative alle componenti ambientali atmosfera e rumore, al birdstrike e al Piano di Monitoraggio Ambientale relativo sia alle fasi di realizzazione delle opere che alle fasi di esercizio dell'aeroporto;

**PRESO ATTO** della nota della DVA di prot 0008817 del 11/04/2017 acquisita dalla CTVA con prot.n.CTVA/0001120 del 11/04/2107 con la quale venivano trasmesse le Integrazioni alla Studio Archeologico richieste dal MIBACT;

**VALUTATA** la congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla Direzione Generale con separata nota.

#### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO (QPRM)**

Il Quadro di Riferimento Programmatico contiene l'analisi delle caratteristiche degli Atti di programmazione e pianificazione urbanistica e paesistica dei livelli Nazionale, Regionale, Provinciale e Comunali, e delle relazioni tra questi ultimi con la coerenza degli interventi del Masterplan;

**PRESO ATTO** che nel QPRM sono stati analizzati i seguenti atti di pianificazione/programmazione

- Piano Nazionale degli Aeroporti;
- Piano Territoriale Regionale (PTR);
- Piano Territoriale di coordinamento Provinciale;
- Piano Territoriale Paesistico dell'area Sorrentina Amalfitana;
- Piano Regolatore Generale Comune di Pontecagnano;
- Piano Regolatore Generale Comune di Bellizzi;

- Piano Regolatore Generale del Comune di Montecorvi;
- Piano di Tutela della qualità dell'acqua;

**PRESO ATTO** che gli obiettivi del Masterplan convergono sostanzialmente con le indicazioni del Piano Nazionale Aeroporti e dei Piani Territoriali Regionale e Provinciale, specificatamente:

- Il Piano Nazionale Aeroporti di cui al DPR n°201/2015 che individua l'Aeroporto di Salerno nel bacino di traffico della Campania ed assieme all'Aeroporto di Napoli è repertoriato tra gli scali di "Interesse Nazionale". Gli interventi previsti dal Masterplan sono inoltre anche finanziati tramite la L n°164 del 11/11/2014 (Sblocca Italia) e dal conseguente DL 82/4.03.2015 e ss.mm.ii con l'assegnazione di un contributo statale di 40 mnl di euro.
- Il Piano Regionale del settore aeroportuale che mira alla realizzazione di un sistema aeroportuale regionale articolato su un insieme di aeroporti che, seppur differenziandosi per localizzazione, caratteristiche tecniche, impianti e funzioni, dovrà essere in grado non solo di soddisfare la domanda ma, anche quella che sarà generata dagli effetti positivi che la stessa offerta produrrà sull'economia e, in particolare, sul turismo. In questo chiaro quadro, il PTR definisce gli interventi da considerare come invariati per l'Aeroporto di Salerno- Pontecagnano, che vengono di seguito descritti:
  - a) l'adeguamento delle infrastrutture di volo esistenti per l'effettuazione di attività commerciali,
  - b) l'adeguamento delle aree terminali per le esigenze del traffico commerciale di passeggeri e merci,
  - c) la realizzazione di interventi stradali e ferroviari volti ad un miglior collegamento tra l'impianto e la rete infrastrutturale circostante, ed in particolare un collegamento stradale con la vicina autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria ed una stazione ferroviaria sulla linea di metropolitana suburbana in corso di attivazione tra Salerno, Pontecagnano e Battipaglia
- Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale che prevede un sistema complesso di interventi costituito da nuove opere e potenziamento di infrastrutture esistenti, e tra questi interventi si distinguono la integrazione modale tra Aeroporto di Salerno-Pontecagnano, Porto commerciale, per consentire all'area salernitana di proporsi quale porta e raccordo dei traffici passeggeri e merci tra il Tirreno e l'Adriatico e lungo la direttrice nord-sud d'Italia.
- Relativamente alle Pianificazioni Comunali il Masterplan dichiara che da un'analisi dei PRG si evince chiaramente l'obiettivo di una connessione territoriale fra i comuni limitrofi, attraverso le destinazioni delle zone omogenee al confine tra i due comuni. A questo viene associata la chiara intenzione del potenziamento delle infrastrutture di collegamento per la mobilità urbana e della rete di trasporto pubblico. Il rapido collegamento con l'area centrale della città di Salerno ed il conseguente miglioramento dell'accessibilità dell'area aeroportuale è parte integrante di tutti gli strumenti urbanistici che coinvolgono oltre al comune di Pontecagnano- Faiano, anche quelli limitrofi di Bellizzi e Montecorvino e, più a sud, quello di Battipaglia.

Relativamente ai vincoli sul Territorio interessato dell'area aeroportuale, il Masterplan precisa che:

a) Sull'area interessata dagli interventi previsti dal Master Plan insistono le seguenti tipologie di vincoli paesaggistici, ambientali e storico-culturali (cfr. Tav. RP.01.4):

- Aree di tutela paesistica ai sensi dell'Art. 134 del D.lgs n. 42 del 2004 e s.m.i. ;
- Aree di tutela paesistica ai sensi dell'Art. 142 del D.lgs n. 152/06s.m.i. ; in particolare "fiumi, torrenti, corsi d'acqua (...) e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna";
- Zone di interesse archeologico

Dalla ricognizione dei vincoli, si evidenzia che l'area a tutela paesaggistica ricopre tutto il territorio piano costiero del Comune di Pontecagnano-Faiano compresa l'area di sedime aeroportuale.

L'area tutelata viene definita: "Area Panoramica Costiera sita nel comune di Pontecagnano con esclusione delle aree demaniali marittime a sinistra della foce del fiume Picentino" ed è vincolata con Decreto Ministeriale del 22 Febbraio 1970.

Il vincolo riguarda la fascia costiera del territorio comunale di Pontecagnano-Faiano e comporta, in particolare, l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo dell'immobile ricadente nella località vincolata, di presentare alla competente soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualunque progetto di opere che possano modificare l'aspetto esteriore della località stessa;(...).

Il vincolo riconosce che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché, estendendosi dal Fiume Picentino al Fiume Tusciano, costituisce un unico arenile diviso da un'ininterrotta pineta dalla nuova strada

litoranea Salerno-Foci Del Sele, dalla quale, in alcuni punti, si godono scorci panoramici sulla costa verso Salerno da un lato e dall'altro fin verso la punta di Ogliastro, mentre l'interno è un continuo susseguirsi di punti di vista, accessibili al pubblico, sulla ubertosa e fertillissima campagna;(...). Tale zona è delimitata nel modo seguente: Mare Tirreno, Fiume Picentino - strada ferrata Salerno-Battipaglia - Comuni di Montecorvino Rovella e Battipaglia. Dal vincolo stesso s'intendono esclusi i 1000 m. demaniali marittimi siti sulla sinistra della foce del fiume Picentino.

Si individua, inoltre, ai sensi dell'art. 142 del Dlgs. 42/2004, l'area di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi su cui ricade l'intervento di prolungamento della pista.

b) La pianificazione di tutela paesaggistica fa riferimento, per l'ambito territoriale in esame, alle Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTR) e più nello specifico il Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento di Salerno approvato nel marzo 2012 che indica le diverse strategie di valorizzazione paesaggistica di ogni contesto territoriale, articolate per Ambiti Territoriali Identitari. L'area di intervento rientra a far parte dell'Unità di Paesaggio n. 14a denominata Piana del Sele. In tal senso il Piano prescrive la realizzazione di consistenti interventi di risanamento della qualità delle acque, dell'ambiente naturale ed antropizzato (sia linea di costa che nelle aree più interne), di tutela delle aree e degli usi agricoli e, contemporaneamente, promuove il rafforzamento del settore turistico legato alla valorizzazione delle componenti paesistiche e ambientali;

c) Il Piano di Tutela delle Acque (ex D. Lgs. 152/99 e D. Lgs. 4/08) individua le aree soggette vincolo idrogeologico definito ai sensi del Regio Decreto 3267/1923, da cui si evince che l'intera area interessata dal Nuovo Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Salerno, non è soggetta ad alcun vincolo idrogeologico.

d) In generale è possibile affermare che l'area su cui è ubicato l'attuale aeroporto resta al di fuori da zone delimitate dai Parchi e Riserve Naturali statali e regionali, Oasi di Protezione ed aree di protezione speciale o conservazione speciale (Parchi, Riserve naturali, Zone umide, Siti della Rete Natura 2000 - SIC e ZPS).

Relativamente all'assetto idrogeologico ed idraulico, il Masterplan sottolinea che:

a) Il sistema aeroportuale fa parte di un comprensorio ubicato a circa 15 Km a sud-est dal Comune di Salerno ricadente nei comuni di Pontecagnano Faiano e Bellizzi ricompreso per lo più nel bacino idrografico del Torrente Asa, a nord, che ne è il maggiore contribuente, ed in porzione minore ricade nel bacino del Torrente Lama, ovvero del Fiume Tusciano a sud. L'area d'interesse è delimitata da due torrenti minori denominati Diavolone, a nord, e Volta Ladri, a sud, che confluiscono subito fuori il perimetro ovest dell'aeroporto, dando vita ad un unico corpo idrico, il Torrente Rialto che sfocia nel fiume Tusciano, quasi all'altezza dello sbocco a mare di quest'ultimo. L'area d'interesse non presenta situazioni di criticità idraulica, come meglio riportato nel Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico Regionale, e non ricade nelle aree a rischio esondazione ed in alcuna fascia di rischio alluvioni. Con riferimento all'area di sedime ed al suo immediato intorno, si può ritenere che non sussistono elementi di pericolosità e/o rischio idraulico dovuti ad esondazione dei suddetti corsi d'acqua.

b) Il nuovo sedime aeroportuale, interferisce dal punto di vista idraulico con i corsi d'acqua presenti (Torrente Diavolone e Volta Ladri) gestiti dal Consorzio di Bonifica Destra Sele della Regione Campania (con funzioni di bonifica e di assetto idraulico), per i quali, verrà prevista la deviazione e la rettifica degli alvei e dei tracciati, essendo, in linea generale, non consentito il tombamento come da indicazioni del "Piano dell'assetto idrogeologico della Regione Campania" (PSAI del 2002). Gli interventi sistematori correttivi da realizzare dovranno essere mirati alla regimentazione dei canali che attualmente corrono ai margini dell'area del sedime e che sono caratterizzati dalla presenza di materiale di discarica e rifiuti di vario genere, nonché dall'esistenza di numerosi scarichi che non appaiono adeguatamente regimentati. Inoltre si rilevano situazioni locali di forte acclività e relativa elevata altezza dei versanti direttamente insistenti sul fondo e sulle sponde dei torrenti medesimi, con possibili situazioni di locali smottamenti di terreno in grado di creare ostacoli al deflusso della corrente e delle acque all'interno degli alvei.

Relativamente alla potenziale sismicità dell'area il Masterplan considera che:

- La Campania è da sempre una delle regioni a più alto rischio sismico per la presenza di vulcani tutt'oggi attivi come il Vesuvio e i Campi Flegrei anche se il territorio appartenente al bacino di

Destra Sele è caratterizzato da una classificazione per il rischio sismico media rispetto al resto del territorio regionale.

- La classificazione sismica della Regione Campania, con riferimento all' "Aggiornamento della classificazione sismica dei comuni della Regione Campania" approvata con Deliberazione di Giunta Regionale n° 5447 del 07/11/2002 risulta essere di II° categoria ( $s=9$ ) con accelerazione sismica orizzontale  $A_g$  compresa tra 0.15 e 0.25., in coerenza con quanto stabilito dai successivi "Criteri generali per l'individuazione delle zone sismiche e per la formazione e l'aggiornamento degli elenchi delle medesime zone" dell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3519 del 28.04.2006.

**CONSIDERATO** che in virtù di tale classificazione, la progettazione delle opere civili dovrà avvenire ai sensi del Decreto Ministeriale D.M. 14.01.2008 e della relativa CIRCOLARE del Ministero Infrastrutture e trasporti del 02 febbraio 2009, n. 617 (GU del 26 febbraio 2009, n. 47).

**VALUTATO** che sotto il profilo Pianificatorio gli obiettivi del Masterplan sono non in contraddizione con quelli dei livelli Nazionali e Regionali;

**CONSIDERATO** che, come si evince dal favorevole con prescrizioni espresso dall'UOD Valutazioni Ambientali, Direzione Generale per l'Ambiente, la Difesa del Suolo e l'Ecosistema della Giunta Regionale della Campania con decreto dirigenziale n. 56 del 27 luglio 2017, il Piano Direttore per la mobilità della Regione Campania (DGR n.306 del 28/06/2016) assegna all'Aeroporto Costa d'Amalfi un ruolo di complementarietà del traffico di Napoli, e per particolari segmenti di traffico, con vocazione relativa al segmento di traffico corrispondente all'aviazione generale e ai servizi elicotteristici;

**VALUTATO** che il Piano di Sviluppo potrà assicurare la progressiva delocalizzazione a partire dal 2020, del 35% del traffico dell'aviazione generale gravante sull'Aeroporto di Napoli – Capodichino con tassi di crescita costanti pari al 3% e che dal punto di vista strategico il PTR approvato con L.R. n.13 del 13 Ottobre 2008 considera come invariato per l'Aeroporto di Salerno- Pontecagnano la realizzazione degli interventi stradali e ferroviari volti ad un miglior collegamento tra l'impianto e la rete infrastrutturale circostante, ed in particolare un collegamento stradale con la vicina autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria ed una stazione ferroviaria sulla linea di metropolitana suburbana in corso di attivazione tra Salerno, Pontecagnano e Battipaglia;

**VALUTATO** che, ad ogni buon fine, risulta necessario promuovere un protocollo di intesa al fine di assicurare la realizzazione di tali interventi (sia ancora da iniziare e sia in fase di realizzazione) e di ogni ulteriore intervento in tempi utili e compatibili con le fasi di sviluppo dello scalo aeroportuale;

#### **QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**

Nel 1926 è una semplice aviosuperficie ed utilizzata dal 1929 dal 20° Stormo di ricognizione. E' dal 2007 che l'aeroporto risulta adeguato per il traffico civile ed alcuni voli di linea hanno inizio nel 2008 specie con dei charter stagionali.

#### **Stato Attuale**

**PRESO ATTO** che relativamente al sistema dell'accessibilità e del contesto urbano, il Masterplan dichiara che l'Aeroporto di Salerno è sito a circa 15 Km a sud-est dalla città e ricadente, per gran parte, nel Comune di Pontecagnano Faiano (circa 121 Ha) e per la restante, nel Comune di Bellizzi (circa 3 Ha relativi principalmente all'Aerostazione Passeggeri e al parcheggio autoveicoli).

Gli usi prevalenti nell'immediato intorno dell'aeroporto sono costituiti da aree a carattere agricolo ed impianti per attività produttive, colture industriali (serre, erbai, colture permanenti e arboricoltura da frutta), da aree per attività di servizio di livello urbano o territoriale (stazioni e scali ferroviari, servizi postali, strutture ricettive), da aree a carattere industriale.

**PRESO ATTO** che l'accessibilità all'aeroporto è assicurata alle provenienze ed alle destinazioni regionali ed extra-regionali, dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria (A3) che, con lo svincolo Pontecagnano- sud Aeroporto (a nord) e con quello di Battipaglia (a sud), s'innesta sulla strada statale 18 "Tirrenia Inferiore"

che riguardo la viabilità locale lungo il perimetro nord-est dell'attuale sedime vi sono due strade di collegamento, che consentono l'accesso all'area aeroportuale. La prima, sita nel comune di Pontecagnano Faiano consente l'accesso sia all'Area Ovest (Aviazione Generale), attraverso Via Ferdinando Magellano sia a quella Est (Aerostazione Passeggeri) attraverso Via Olmo sulla direttrice sud-est. La seconda, via Pepe, sita ad est del sedime nel comune di Bellizzi, sovrappassa l'asse ferroviario e si ricongiunge a via Olmo, con accesso diretto ai parcheggi dell'area terminale. Per quanto riguarda l'accessibilità su rotaia a ridosso dell'area aeroportuale (Lato Nord) scorre la linea Napoli - Salerno Reggio Calabria. Le stazioni di arrivo della linea ferroviaria poste nelle vicinanze dell'aeroporto sono quelle di Montecorvino Pugliano e di Bellizzi, oltre a quella, più a nord, di Pontecagnano e, più a sud, di Battipaglia.

**CONSIDERATO** che il Masterplan sottolinea che fra le opere previste a corredo del collegamento dell'aeroporto con il tessuto urbano vi è il progetto di Completamento della Metropolitana di Salerno della tratta Stadio Arechi Pontecagnano Aeroporto, sulla base di un Protocollo di Intesa del 29/12/2004, fra Regione Campania, Provincia di Salerno, Comune di Salerno, Comune di Pontecagnano, Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I. S.p.A.), Ente Autonomo Volturno (E.A.V. s.r.l.).

**PRESO ATTO** che nel Masterplan si riporta che Il progetto della Metropolitana di Salerno è in corso di realizzazione il quale prevede la costruzione di un terzo binario dedicato in affiancamento alla linea FS Salerno - Reggio Calabria sulla tratta Salerno Pontecagnano e la fornitura di tre convogli, una infrastruttura di tipo ferroviario sulla quale verrà attivato un servizio ad alta frequenza di tipo metropolitano e con un intervento generale è stato suddiviso in n° 3 Lotti:

- Lotto 1 - Vietri sul Mare - Salerno Centro Storico- Salerno Centrale - Stadio Arechi (già realizzato)
- Lotto 2 - Stadio Arechi - Stazione F.S. Pontecagnano (in fase di revisione della progettazione definitiva)
- Lotto 3 - Stazione F.S. Pontecagnano - Aeroporto di Pontecagnano (in fase di revisione della progettazione definitiva) con una fermata disposta a poche decine di metri.

#### *Piste di volo-air side*

**PRESO ATTO** che l'attuale pista di volo ha una lunghezza di 1655 m ed una larghezza di 45 m con voli monodirezionali e con atterraggi strumentali non di precisione per RWY testata 5 e decolli testata 23 limitando l'operatività a soli velivoli di classe C. e che l'aeroporto è dotato di due distinti piazzali di sosta gli aeromobili, per la Aviazione Commerciale a Est e per l'aviazione Generale a Ovest.

PISTA VOLO	DI	DECOLLI	ATTERRAGGI
RWY 5		10%	90%
RWY 23		90%	10%

**PRESO ATTO** che la viabilità di servizio è costituita dalla strada perimetrale che si estende longitudinalmente a partire dai due piazzali Est ed Ovest fino all'estremità della R.E.S.A. oltre la testata 05, e che fra le infrastrutture ubicate in air side vi è l'edificio utilizzato come Caserma dei Vigili del Fuoco aeroportuali e per il ricovero dei mezzi antincendio, di un fabbricato, posto a margine, in posizione quasi equidistante fra le due testate, della metà della pista.

L'attuale Aerostazione Passeggeri è stata realizzata nel dicembre del 2007 su due livelli con una superficie in pianta di 2.200 mq e con annesse centrali tecnologiche, poste ad una distanza di circa 50 m., sul lato nord.

**PRESO ATTO** che l'accesso alle aree terminali dell'Aeroporto (area Ovest ed Area Est) avviene attraverso due strade di collegamento, dal comune di Pontecagnano Faiano che consente l'accesso sia all'Area Ovest (Aviazione Generale), attraverso Via Ferdinando Magellano, che a quella ad Est (Aerostazione Passeggeri) attraverso Via Olmo sulla direttrice sud est. Da Via Pepe, sita ad Est del sedime nel comune di Bellizzi, si sovrappassa l'asse ferroviario che si ricongiunge alla strada di accesso al parcheggio dell'Area Terminale ad Est. L'Area ad Terminale Est è servita da un parcheggio avente una capacità di 137 posti auto di cui 3 riservati a portatori di handicap oltre ad un'area riservata alle forze dell'ordine.



**CONSIDERATO** che i servizi di Assistenza al Volo (AFIU), di Telecomunicazioni e meteo sono svolti dall'ENAV, nell'ambito delle proprie attribuzioni e dotazioni infrastrutturali comprendenti la Torre di Controllo ed il Blocco Tecnico, ubicati in adiacenza al varco Ovest, il Masterplan precisa che l'infrastruttura di volo dell'Aeroporto di Salerno è classificata come "pista strumentale non di precisione" ed a tale riguardo è dotata di un impianto Doppler – VOR/DME/NDB impostazione "offset", immediatamente a Sud dell'area militare aeroportuale. Inoltre che l'aeroporto è dotato della cosiddetta "linea punto-punto", realizzata mediante un collegamento diretto con fibra ottica fra la Sala di Controllo della TWR (ENAV AFIU) e la Sala Operativa degli addetti antincendio, ubicata presso il Fabbricato Soccorso/Antincendio. Le comunicazioni che avvengono su questa linea sono registrate dagli apparati ENAV. La "linea punto-punto" viene utilizzata solo in caso di emergenza.

### **Traffico**

**PRESO ATTO** che il Masterplan precisa che i voli di linea a carattere prevalentemente stagionale (Agosto-Dicembre) sono iniziati nel 2008 con destinazioni servite Milano-Barcellona- Bucarest, i dati che seguono indicano i dettagli del traffico passeggeri a partire dall'anno 2008 fino al 2013, distinti:

- Aviazione Commerciale nel 2008 -18.650 pax/anno e nel 2013 -1960 pax/anno.
- Aviazione Generale nel 2008 - 1368 pax/anno e nel 2013 -396 pax/anno.

L'analisi del traffico futuro è stata condotta con un approccio metodologico meglio esplicitato nella relazione sulla "Evoluzione del Traffico dell'Aeroporto di Salerno", che esula dai dati storici e si fonda sui presupposti della propensione al volo nella Catchment Area di riferimento ed ai Volumi di Traffico Turistico internazionale intercettabili.

**PRESO ATTO** che il quadro evolutivo della domanda di traffico aereo proposto dal Masterplan è stato definito in una logica di scenari dei futuri flussi di traffico in termini di passeggeri, movimenti e merci con la domanda accompagnata da un adeguato upgrade infrastrutturale e da una contestuale offerta di movimenti. A tale riguardo per l'offerta infrastrutturale si è fatto riferimento agli interventi previsti nel Master Plan ed ai relativi scenari:

- SCENARIO 1: Prolungamento della pista di volo esistente da 1.655 m sino a 2.000 m con operatività dal 3° Anno di gestione.
- SCENARIO 2: Successivo prolungamento sino a 2.200 m con operatività dal gennaio 6° Anno di gestione.

**CONSIDERATO** che l'orizzonte del Master Plan è decennale con l'analisi della previsioni di traffico estesa a tutto il periodo concessorio ventennale, periodo compreso tra l'11° Anno di gestione ed il 20° Anno (Massimo Sviluppo). I modelli messi a confronto sono quelli derivanti dall'analisi della domanda naturale e della domanda incentivata come indicati nel Programma degli Interventi del 2012 approvato da ENAC.

Che la definizione di quella che il Masterplan delinea come **Domanda Naturale** è l'ipotesi sino al raggiungimento del *full potential* di 1.285.684 pax/anno al 20° massimo sviluppo, mentre per la determinazione della **Domanda Incentivata**, si tiene conto degli effetti incentivanti del *Low cost* legati alle politiche in uso per le compagnie *low cost*, facendo riferimento ai trend di crescita storicamente registrati negli aeroporti regionali italiani dopo l'avvento dei vettori *low cost/low fare*. Tali trend di crescita, opportunamente applicati all'Aeroporto di Salerno, hanno consentito al Masterplan di definire una nuova domanda di evoluzione del traffico i cui valori sono risultati ben superiori a quelli stimati per la domanda naturale, infatti dall'analisi a lungo termine il traffico LCC al 20° anno (scenario di massimo sviluppo) è risultato di 1.890.839.

**PRESO ATTO** che secondo i diversi modelli di crescita del traffico delineati dal Masterplan, è stata assunta la curva della **Domanda ottimale** con un *load factor* pari al 70% per i velivoli di linea nel periodo compreso tra il 3° anno con la pista di 2.000m di lunghezza), ed il 10°anno, mentre per i velivoli LCC si è adottato un *load factor* pari all'85% nel periodo compreso tra il 6°anno con la pista di 2.200 m ed il 10°anno. Sulla scorta dei suddetti parametri di riferimento vengono riassunti i dati per anno, fasi e previsioni di traffico passeggeri:

- per il primo anno- con la Lunghezza delle pista di 1655m una previsione di pax/anno 25.124,
  - per il quarto anno- con la Lunghezza della pista di 2200 m una previsione di pax/anno 70.279,
  - per il decimo anno- con la Lunghezza della pista di 2200m una previsione di pax/anno 529.593,
- come da tabella che segue:



Anno	Fase	Lunghezza pista (m)	Pax Modello Curva Ottimale
1°	1	1655	25.124
4°	2	2200	70.279
8°	2	2000	248.000
9°	2	2200	390.498
10°	2	2200	529.593

**PRESO ATTO** che il Masterplan evidenzia scenari di sviluppo del traffico che raggiungono, all'orizzonte temporale di medio periodo al 10° anno del PSA di 529.593 pax/anno e all'orizzonte finale del 20° (Massimo Sviluppo), di cui al Programma degli Interventi presentato ai fini del completamento dell'iter per il rilascio della concessione della gestione totale una previsione di 1.588.262 pax/anno. Viene sottolineato che tale valore è corrispondente al modello di crescita associato alla "curva ottimale", ritenendo del tutto prudentiale in quanto include solo parzialmente gli effetti incentivanti legati alle politiche in uso alle compagnie *low cost*.

**PRESO ATTO** inoltre che le valutazioni sopra esposte risultano essere in linea con le previsioni in termini di traffico di cui allo Studio sullo sviluppo futuro del Sistema Aeroportuale nazionale presentato dall'ENAC, che prevede per la regione Campania all'anno 2030 un raddoppio del traffico passeggeri. Pertanto, nell'ottica di un sistema aeroportuale campano integrato e considerate le diverse variabili che lo compongono, lo scalo salernitano può ambire secondo il Masterplan ad un ruolo complementare ed organico allo sviluppo dell'intero impianto aeroportuale campano, intercettando nell'arco dei prossimi venti anni una parte dell'incremento di traffico previsto ed ambire ad ruolo di aeroporto complementare, contribuendo a rafforzare lo sviluppo del trasporto aereo dell'intero Sistema Campano.

**VALUTATO** che nella Documentazione Integrativa si fa riferimento ad uno Studio commissionato al "Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli studi di Salerno" per le previsioni di traffico, partendo dagli attuali dati ENAC 2016 con 2.923 pax/anno alla ipotesi del Masterplan del 1°anno con 25.124 pax/anno fino alla ipotesi del 10° anno con 529.583 pax/anno, che però non è dato a conoscere se tale Studio si è basato sui Tre Metodi del manuale ICAO-DOC 8991 "Manual on air traffic Forecasting", rimangono dubbi sulla sostenibilità dell'ipotizzato tasso di crescita medio del traffico di aviazione commerciale dello scalo Salernitano, fatto salvo che non si possa profilare davvero nel sistema aeroportuale Campano un accordo tra l'"hub" di Capodichino e il "city airport" Salernitano di complemento.

### Obbiettivi del Masterplan

**PRESO ATTO** che gli scenari ipotizzati dal Masterplan corrispondono a realtà ben diverse in termini di caratteristiche fisiche dello scalo (infrastrutture, impianti, fabbricati), di tipologia ed entità del traffico, nonché di impatto sul territorio circostante e che devono pertanto risolvere le criticità dello stato attuale proponendo un assetto aeroportuale in grado di soddisfare le diverse prospettate esigenze e di offrire servizi di un adeguato livello con interventi necessari al raggiungimento dell'orizzonte di fine Piano (10° anno), che possono così riassumersi:

- Acquisizione di nuove aree di sedime per circa 42Ha da anettere in due fasi rispettivamente: 31 Ha (FASE 1) ed ulteriori 11 Ha (FASE 2);
- Deviazione dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri;
- Installazione di radio-aiuti per l'avvicinamento strumentale di precisione;
- Potenziamento ed adeguamento della viabilità perimetrale interna al sedime;
- Allungamento/potenziamento ed adeguamento della pista di volo con orientamento 05/23 fino ad una lunghezza massima di 2.200 m (6° anno);
- Ampliamento e Riconfigurazione Piazzale Aeromobili (Area Est);
- Ampliamento e Riconfigurazione del Terminal Passeggeri;
- Realizzazione Nuovi edifici per i Mezzi di Rampa;
- Realizzazione Edificio Multifunzionale, in fase 1, e successiva realizzazione della Cargo-City in area Ovest;

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

- Ampliamento dell'Area Terminale Est land side, inclusi parcheggi a raso e Multipiano e nuova viabilità di accesso;
- Ampliamento e Potenziamento dei Piazzali esistenti in Area Ovest, realizzazione di terminal aviazione generale sempre in area Ovest;
- Realizzazione della nuova "Area di Sviluppo Ovest" da adibire a futura attività Cargo, Base operativa compagnia aerea e attività di manutenzione velivoli.
- Realizzazione area per deposito carburanti e sistema di distribuzione.
- Realizzazione della viabilità di accesso all'Area Ovest.

**PRESO ATTO** che per le fasi di attuazione degli interventi il Masterplan prevede su diversi archi temporali:

- FASE 1 – Breve Periodo (1°-3° anno) con l'acquisizione delle aree necessarie all'espansione del sedime aeroportuale.
- FASE 2- Medio Periodo (4°-10° anno con il prolungamento della pista fino ai 2200m e l'ampliamento dell'area Terminal Est- FASE di Massimo sviluppo al 20° anno con il potenziamento e sviluppo della futura area OVEST.

### *Alternative "opzione zero"*

**PRESO ATTO** che il Masterplan non considera l'eventuale scenario zero, precisando che l'aeroporto di Salerno rientra fra i 26 scali di " Interesse Nazionale" previsti nel Piano Nazionale degli Aeroporti del 2015, aggiungendo che appare evidente come la "opzione zero", ossia l'ipotesi di nessun intervento, sia di fatto non percorribile dal momento che sarebbe inconciliabile con il ruolo ormai potenzialmente acquisito dello scalo di Salerno nel contesto del Programma Paese nella mobilità aerea. La scelta di non intervento ribadisce ancora il Proponente, equivarrebbe ad una profonda riconfigurazione dell'attuale assetto del sistema aeroportuale italiano, determinando una progressiva marginalizzazione dell'aeroporto di Salerno senza per altro risolvere il problema della scelta dello scalo verso il quale rivolgere la quota a parte di domanda inesa da quello napoletano.

### *Piano di rischio*

**VALUTATO** che la riforma del Codice di Navigazione del D.lgs n°96 del 9 maggio 2005 introduce nuove limitazioni da apporre sulle aree limitrofe gli aeroporti come recita l'art 715, ancorchè l'ENAC abbia o meno individuato l'aeroporto di Salerno tra quelli per i quali è opportuno effettuare la valutazione di rischio, il Masterplan ha comunque rappresentato un elaborato con le zone di tutela come prevede la norma limitandosi però alla sola configurazione planimetrica con le zone di tutela A,B,C, e D, rendendo di conseguenza necessario un approfondimento di merito sul Piano di Rischio ( si veda il quadro prescrittivo)

### *Fase di cantiere*

**PRESO ATTO** che il Masterplan per la realizzazione degli interventi prevede delle aree di cantiere nelle due FASI di breve e medio termine,

FASE 1 (da 1°a 2° anno) lavori di idraulica fluviale e sistema di drenaggio acque, sistema air side e sistema area Terminal.

FASE 2 (da 4° a 10° anno) lavori di prolungamento della pista testata 5 ed opere correlate idraulica fluviale e sistema di drenaggio acque in piattaforma, ampliamento potenziamento dell'area Terminale EST.

**CONSIDERATO** che i volumi prodotti nell'ambito delle attività di cantierizzazione sottolineati dal Masterplan sono relativi alle seguenti lavorazioni di scotico: scavo, demolizioni varie, fresatura del conglomerato bituminoso, formazione di rilevato con materiale di cava, rilevato con materiale da cava, riporto con terreno scavato, inerbimento con terreno vegetale, posa in opera di misto granulare stabilizzato.

**PRESO ATTO** che nella FASE 1 le due aree di cantiere esterne, nord e sud, sono localizzate rispettivamente in corrispondenza del prolungamento pista 05 dell'ampliamento della RESA, in corrispondenza della testata pista 23 entrambi i cantieri prevedono delle aree logistiche, per lo stoccaggio dei materiali e dei mezzi, gli allacci provvisori e i baraccamenti del caso, rispettivamente una nel cantiere sud, due nel cantiere nord di cui una in corrispondenza della nuova area deposito carburanti, che le ulteriori aree di cantiere previste in FASE

1 riguardano le aree interessate dalla realizzazione dei nuovi edifici, di cui l'unica esterna al sedime è quella prevista per la realizzazione del nuovo edificio multifunzionale.

**PRESO ATTO** anche che In FASE 2 è previsto un cantiere ed un'area logistica in corrispondenza del prolungamento pista 05, ricadente nell'area di esproprio per l'allungamento della pista stessa già acquisita in FASE 1, un cantiere ed area logistica in corrispondenza del nuovo terminal e del relativo parcheggio/viabilità dell'area terminale est e un cantiere land side ed area logistica in corrispondenza della nuova area a parcheggio relativa al terminal passeggeri. Nella Tabella che segue sono riportati in un quadro riassuntivo le quantità dichiarate necessarie e prodotte dalle succitate lavorazioni.

**PRESO ATTO** che sono previsti alcuni accorgimenti e che le concentrazioni complessive degli inquinanti presenti nell'area di studio, infatti, sono pienamente rispettose dei limiti imposti dalla normativa vigente in materia di inquinamento atmosferico, accorgimenti mirati a ridurre al massimo gli impatti generati dalle attività costruttive ed indotte dalla fase di realizzazione delle opere in progetto sulla componente ambientale in questione riguardano essenzialmente la produzione di polveri che si manifesta sia nelle aree di cantiere fisse che lungo le zone di lavorazione.

Per il contenimento delle emissioni delle polveri nelle aree di cantiere e nelle aree di viabilità dei mezzi utilizzati, gli interventi volti a limitare le emissioni di polveri sono dal Masterplan distinti nelle seguenti due tipologie:

1. Interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nelle aree di attività e dai motori dei mezzi di cantiere;
2. Interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti e per limitare il risollevarimento delle polveri.

**CONSIDERATO** che con riferimento al primo punto, gli autocarri e i macchinari impiegati nel cantiere avranno caratteristiche rispondenti ai limiti di emissione previsti dalla normativa vigente con lo scopo di ridurre il valore delle emissioni inquinanti.

Per quanto riguarda la produzione di polveri indotta dalle lavorazioni e dalla movimentazione dei mezzi di cantiere saranno adottate alcune cautele atte a contenere tale fenomeno ed al fine di contenere la produzione di polveri generata dal passaggio dei mezzi di cantiere che sono tra le attività a maggiore emissione di polveri, il Masterplan prevede di mettere in atto i ogni accorgimento utile e necessario.

Nella tabella che segue il quadro riassuntivo dei materiali necessari come previsti dal Masterplan:

MATERIALI PRODOTTI								
		Scotico	Scavo	scavo fondazione esistente MG	Fresato cib	demolizione manufatti in c/c		
		P1	P2	P3	P4	P5		
		128259	244907	23834	23961	9405	Materiali da approvvigionare	
MATERIALI NECESSARI	Riparto	N1	290809	16472	244907		9405	20024 m³ R1
	Rilevato / bonifica	N2	28893			23834		5058 m³ R2
	Inerbimento							
	con terreno	N3	92548	92548				0 m³ R3
	vegetale							
	Misto							
	bitumato	N4	23961			23961		0 m³ R4
	riciclato							
MGS	N5	33835						33835 m³ R5
			19239 m³	0 m³	0 m³	0 m³	0 m³	
			D1	D2	D3	D4	D5	
Materiali da conferire a discarica								

*[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page]*

**PRESO ATTO** che nella Documentazione Integrativa è stato trasmesso il Piano di Utilizzo delle Terre (PUT) ai sensi del DM 161/2012 con la seguente documentazione:

- le informazioni relative al sito di produzione dei materiali di scavo, con indicazione dei volumi in banco suddivisi nelle diverse litologie;
- l'ubicazione del sito di utilizzo, individuando i processi industriali di impiego dei materiali di scavo con indicazione dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza da eventuali diversi siti di produzione;
- le operazioni di normale pratica industriale finalizzate a migliorare le caratteristiche merceologiche, tecniche e prestazionali dei materiali di scavo per il loro utilizzo;
- le modalità di esecuzione e le risultanze della caratterizzazione ambientale dei materiali di scavo eseguita in fase progettuale, indicando in particolare:
- risultati dell'indagine conoscitiva dell'area d'intervento, con particolare attenzione alle attività antropiche svolte nel sito o di caratteristiche naturali del sito che possono comportare la presenza di materiali con sostanze specifiche;
- le modalità di campionamento, preparazione dei campioni ed analisi, con indicazione del set di parametri analitici considerati che tenga conto della composizione naturale dei materiali di scavo, delle attività antropiche pregresse svolte nel sito di produzione e delle tecniche di scavo che si prevede di adottare.

**PRESO ATTO** che il Proponente deve sottoporre il piano di "utilizzo delle terre e rocce da scavo" (PUT) come previsto nel DM 161/2012 ed in particolare il campionamento dei terreni dell'area interessata dai lavori per caratterizzazione chimico- fisica degli stessi per accertare la piena compatibilità ambientale delle terre e rocce da scavo rispetto al loro riutilizzo che questa deve essere pertanto verificata prima dell'avvio delle opere.

**PRESO ATTO** degli inquadramenti precisate dal Masterplan relativi alla situazione geologica, idrogeologica dell'area interessata dalle opere, che la falda idrica risulta attestata ad una profondità compresa tra i 5 ed i 7 metri dal piano campagna e degli interventi previsti per la deviazione dei torrenti Diavolone e Volta Ladri in modo da permettere il prolungamento della pista.

**PRESO ATTO** che nel PRG del comune di Pontecagnano Faiano, l'area interessata all'intervento è classificata nelle ZTO con le destinazioni d'uso:

- Area di sedime: Zona Omogenea F3 – servizi generali, zone destinate ad attrezzature di interesse generale e di uso pubblico – parcheggi, reti tecnologiche, aeroporto.
- Area di espansione THR 23 e THR 05: zona omogenea E3, zona destinata ad uso agricolo identificate come aree seminatrici con colture pregi.

**CONSIDERATO** che le lavorazioni significative ai fini della valutazione del Piano di utilizzo risultano essere:

- Demolizioni ed opere di pulizia delle aree di interesse
- Prolungamento di 367 m della pista di volo lato testata 05
- Realizzazione di un nuovo raccordo di uscita veloce
- Potenziamento del raccordo D
- Riconfigurazione del piazzale di sosta aeromobili EST
- Nuove rese lato testata 05 e lato testata 23
- Sistemazione delle aree di Strip e CGA
- Riquilifica delle pavimentazioni delle infrastrutture di volo esistenti
- Riquilifica delle aree di Strip e CGA esistenti
- Deviazione e prolungamento delle strade di servizio e della recinzione aeroportuale
- Riconfigurazione del varco ovest
- Deviazione dei canali Diavolone e Volta Ladri
- Nuovo edificio mezzi di rampa, ampliamento edificio Vigili del Fuoco, nuovo edificio multifunzionale e sue pertinenze,
- Realizzazione di un deposito e un distributore carburanti.

**VISTE E CONSIDERATE** le definizioni dei volumi di scavo previsti dal progetto nella fase 1 riportate nel PUT come da tabelle che seguono, nei volumi dei Materiali Necessari

<i>tipologia</i>	<i>sigla</i>	<i>m3</i>
Riporto	N1	290.809
Rilevato	N2	28.803
Inerbimento	N3	92.548
Misto bitumato	N4	23.961
MGS	N5	33.835

Nei volumi dei Materiali prodotti dagli scavi

<i>tipologia</i>	<i>sigla</i>	<i>m3</i>
Scotico	P1	128.259
Scavo	P2	244.907
Scavo Fondazione	P3	23.834
Fresato	P4	23.961
Demolizioni	P5	9.405

Nel bilancio del materiale che viene riutilizzato come da tabella che segue

	scotico	scavo	fondazioni	fresato	Demolizioni	Totale m3
<b>Riporto</b>	16.472	24.490	==	==	9.405	50.367
<b>Rilevato</b>	==	==	23.834	==	==	28.834
<b>Inerbimento</b>	92.548	==	==	==	==	92.584
<b>Misto bitumato</b>	==	==	==	23.961	==	23.961
<b>Misto Granulato</b>	==	==	==	==	==	0

Per un totale di materiale di utilizzo pari a 195.766 m3.

**PRESO ATTO** dei materiali da approvvigionare come da tabella che segue:

<i>tipologia</i>	<i>Sigla</i>	<i>m3</i>
Riporto	R1	20.024
Rilevato	R2	5.058
Inerbimento	R3	=
Misto bitumato	R4	=
Misto Granulato	R5	33.835

Con i materiali che saranno destinati a scarica:

<i>tipologia</i>	<i>sigla</i>	<i>m3</i>
Scotico	D1	19.239
Scavo	D2	=
Scavo Fondazione	D3	=
Fresato	D4	=
Demolizioni	D5	=

**CONSIDERATO** che i materiali che il PUT prevede da approvvigionare sono:

- R1: il terreno di riporto da approvvigionare per le sistemazioni plano-altimetriche previste in progetto. In particolare tale materiale da cava verrà impiegato (integrato con altro proveniente dagli scavi) nelle aree di Strip (esterne al corpo portante della pista di volo) in corrispondenza del prolungamento della pista di volo;
- R2: il materiale da approvvigionare da cava, appartenente ai gruppi A1, A2-4, A2-5, A3, per la costruzione del rilevato/bonifica del corpo portante del prolungamento della pista di volo;

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

- R3: sono i volumi di scotico impiegati per l'inerbimento con terreno vegetale delle aree di Strip, RESA e per la sistemazione delle scarpate;
- R4 : sono i volumi di conglomerato bituminoso esistente proveniente dalle attività di fresatura delle pavimentazioni esistenti che verrà completamente reimpiegato nello strato di sotto-base in misto bitumato riciclato
- R5: è il Misto Granulare Stabilizzato da approvvigionare da cava necessario per la costruzione dello strato di fondazione di tutte le nuove infrastrutture.

**CONSIDERATO** che l'indagine svolta dal PUT esclude la presenza di potenziali ed eventuali aree contaminate, che sono state pianificate e realizzate n. 10 perforazioni denominate da S1 ad S10 spinte alla profondità di 2,00 mt dal p.c. con prelievo dei campioni alle quote di 0,50 e fondo foro ed analisi dei campioni prelevati, con la localizzazione dei punti di sondaggio

- S1, S2, S3 ed S4 fascia strep (lato sud)
- S6, S7, S8 ed S9 fascia strep (lato nord).
- S5 fondo pista a ridosso dell'attuale confine dell'area aeroportuale (lato mare)
- S10 in prossimità della viabilità interna ( lato monte )-

**PRESO ATTO** che le attività dichiarate dal PUT di perforazione e di prelievo campioni sono state effettuate nei giorni 6 e 7 dicembre 2016, secondo le modalità indicate dalla Linee Guida per la predisposizione e l'esecuzione di Indagini preliminari (Deliberazione G.R. n. 417 del 27.07.2016 ) e con il metodo a percussione con campionatori a pareti spesse che permette il carotaggio integrale e rappresentativo con recupero maggiore dell' 85 %. Il carotiere utilizzato ha un diametro di 101 mm.

**CONSIDERATO** che nell'Allegato della Relazione del PUT sono riportati i rapporti di prova eseguiti sui 10 campioni analizzati, con la determinazione su tutti i campioni di terreno dei seguenti parametri analitici:

- Composti Inorganici: Arsenico [As] (parametro 2 della Tab. 1, All. 5 al Titolo V della Parte IV, D.Lgs. 152/2006); Cadmio [Cd] (parametro 4); Cobalto [Co] (parametro 5); Cromo totale [Cr tot] (parametro 6); Cromo esavalente [Cr VI] (parametro 7); Mercurio [Hg] (parametro 8); Nichel [Ni] (parametro 9); Piombo [Pb] (parametro 10); Rame [Cu] (parametro 11); Zinco [Zn] (parametro 16); Idrocarburi C>12 (parametro 95); Amianto (parametro 96); Contenuto di acqua (frazione >2 mm).

**PRESO ATTO** che nella succitata Relazione del PUT sono riportate, per ciascun parametro analitico da determinare sui campioni di terreno, le Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) di cui alle colonne A e B Tabella 1, Allegato 5, al Titolo V, Parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i., con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica, riportando che i 10 campioni presentano Concentrazioni Soglia di Contaminazione inferiori ai valori di Concentrazione Soglia di Contaminazione nel suolo e sottosuolo di siti ad uso verde pubblico, privato, residenziale (colonna A) e siti ad uso commerciale e industriale (colonna B).

**CONSIDERATO** pertanto che, per ciò che attiene la gestione delle terre e rocce da scavo prodotte dalla realizzazione dell'opera, il Proponente ha sottoposto il Piano di "utilizzo delle terre e rocce da scavo" nelle modalità previste dal DM 161/2012, redatto secondo le indicazioni di cui all'Allegato 5 e dell'Allegato 8, che i volumi gestibili come terra e roccia da scavo rinterro e rimodellamento in sito sono calcolati pari a 195.766 m3 e che è stato effettuato il campionamento dei terreni dell'area interessata dai lavori per caratterizzazione chimico- fisica degli stessi per accertare la piena compatibilità ambientale delle terre e rocce da scavo rispetto al loro riutilizzo

**VALUTATO** che il piano di campionamento, di cui al punto precedente, che dovrà comunque avere preventivamente il nulla-osta dall'ARPA Campania e dovrà essere completato in conformità alla normativa vigente in materia ove vengano definiti: le aree di scavo, la quantità del materiale che sarà riutilizzato, la collocazione e la durata degli stoccaggi temporanei dello stesso e la sua collocazione definitiva, la quantità di materiale scavato eccedente e le modalità di rimozione, raccolta e smaltimento dello stesso e degli eventuali corpi estranei provenienti dall'escavazione secondo le disposizioni in materia di rifiuti.

**VALUTATO** che il materiale di scavo individuato nel piano di utilizzo, come definito dall'art.4, comma 1, del D.M.n.161/2012, è qualificabile come sottoprodotto in quanto rispondente ai seguenti requisiti:

- è generato durante la realizzazione di un'opera, di cui costituisce parte integrante, e il cui scopo primario non è la produzione di tale materiale
- è utilizzato, in conformità al Piano di Utilizzo nel corso dell'esecuzione della stessa opera, nel quale è stato generato per la realizzazione di rinterri, riempimenti, rimodulazioni, rilevati ed altre forme di ripristini e miglioramenti ambientali
- sarà riutilizzato senza alcun ulteriore trattamento diverso dalla normale pratica industriale;
- soddisfa i requisiti di qualità ambientale.

**VALUTATO** che, in ottemperanza all'allegato 2 del D.M. 161/2012, l'area è stata caratterizzata mediante l'esecuzione di 10 punti di indagine, realizzati nel dicembre del 2016, che dalle analisi di laboratorio sono escluse contaminazioni di terreno per quanto attiene alle tabelle A e B di cui al D. Lgs 152/2006, che ai sensi dell'art. 9 del D.M. 161/2012, viene prescritta l'indicazione di fornire il riferimento dell'esecutore del Piano di Utilizzo prima dell'inizio dei lavori di realizzazione dell'opera stessa.

**VALUTATO INFINE** che la durata del Piano di Utilizzo di cui all'art. 5 comma 6 del D.M. 161/2012, viene fissata pari alla durata delle opere e che l'approvazione il Piano di Utilizzo, una volta completato il progetto esecutivo dell'infrastruttura, dovrà comunque essere acquisita prima di qualsiasi avvio dei lavori ( si veda il quadro prescrittivo).

## QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

### Stato attuale

**PRESO ATTO** che attualmente con la pista di atterraggio lunga 1655m l'aeroporto ha un traffico registrando al 2014 con aeromobili di Categoria B che hanno a consumi limitati di combustibile e con conseguenti irrilevanti emissioni sia acustiche che atmosferiche. Il Masterplan riporta il monitoraggio delle uniche postazioni di misura, per il rumore su di un edificio residenziale fronte strada a 20 m dalla strada Provinciale SP 173, per l'atmosfera tramite un laboratorio mobile situato in prossimità del "blocco termico" a ridosso del parcheggio e viabilità land side.

### Atmosfera

**PRESO ATTO** che il Masterplan stesso precisa, come i dati monitorati dalle centraline di monitoraggio distribuite sul territorio regionale campano non permettono un'adeguata caratterizzazione della qualità dell'aria del sito in cui sorge l'aeroporto in oggetto di studio. Le centraline di monitoraggio ARPA più vicine al sito in esame, infatti, sono localizzate principalmente in aree urbanizzate o comunque sensibilmente influenzate da sorgenti emittive antropiche presenti nelle vicinanze, ed i dati ivi registrati non possono essere considerati rappresentativi dell'area di studio. I risultati di tale campagna di misura per quanto riguarda la qualità dell'aria, hanno restituito uno scenario di livelli di concentrazione sotto i limiti normativi come riportati dal Masterplan nella tabella che segue

INQUINANTE		CONCENTRAZIONE MEDIA
Monossido di Carbonio	CO	0,2 mg/mc
Biossido di Zolfo	SO2	1,1 µg/mc
Ozono	O3	80,8 µg/mc
Monossido di Azoto	NO	3,5 µg/mc
Biossido di Azoto	NO2	21,3 µg/mc
Ossidi di Azoto	NOx	26,7 µg/mc
Benzene	C6H6	0,5 µg/mc
Polveri Totali Sospese	PTS	100,8 µg/mc
Polveri Sottili	PM10	19,3 µg/mc

**CONSIDERATO** che per ovviare quindi a tale insufficienza di informazioni il Masterplan sottolinea che è stata effettuata una campagna di misura ad hoc eseguita all'interno del sedime aeroportuale nella settimana compresa tra il 18 ed il 24 Aprile 2015. La postazione di misura, interna al sedime aeroportuale è caratterizzata da una sufficiente distanza da altre eventuali sorgenti emittive antropiche, in modo da poter



essere considerata indicativa della qualità dell'aria del territorio in oggetto di studio e al fine di definirne le concentrazioni di fondo ambientale delle principali sostanze inquinanti.

**PRESO ATTO** che per effettuare le simulazioni EDMS modellistiche del caso, il Masterplan dichiara che sono state implementate nel software le varie sorgenti emissive presenti all'interno del sedime aeroportuale e le relative grandezze che le caratterizzano.

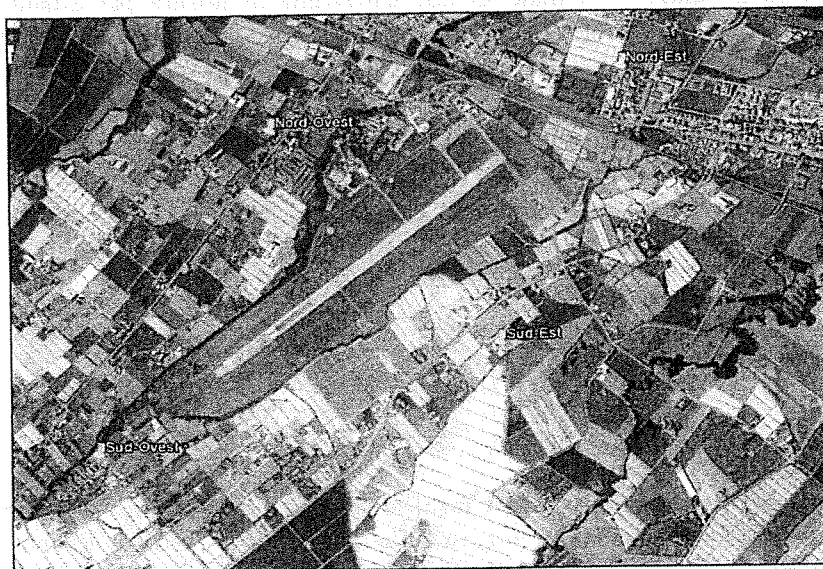
Relativamente alla sorgente emissiva principale del sito, qual è appunto l'aeromobile, si sono implementati nel modello i valori delle movimentazioni previste nel 10° anno di sviluppo dell'aeroporto in esame. Nella tabella seguente si mostrano i valori di LTO (Landing and Take Off cycle) per le diverse tipologie di aeromobili presenti nel sito, suddivisi in aviazione commerciale e aviazione generale.

	<b>MODELLO DI AEROMOBILE</b>	<b>NUMERO LTO</b>	<b>TOTALE LTO</b>
<b>AVIAZIONE COMMERCIALE</b>	BOEING 737-800	2664	5327
	AIRBUS 320	1598	
	ATR 42-500/DASH 8	1065	
<b>AVIAZIONE GENERALE</b>	CHALLENGER 600	3252	8131
	GULFSTREAM 500	1220	
	CESSNA 500/600	3659	
		<b>TOTALE</b>	<b>13458</b>

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda gli aeromobili, è necessario nel calcolo delle simulazioni indicare le movimentazioni correlate ad ogni LTO ed indicare la direzione di atterraggio, i percorsi sulle taxiway per arrivare al Gate assegnato e dove saranno effettuate la maggior parte delle attività dei mezzi tecnici correlati (GSE), nonché le taxiway di uscita dal gate, ed infine le direzione di decollo dei velivoli.

**PRESO ATTO** che i dati restituiti dal modello di simulazione sono stati elaborati graficamente dal Masterplan in modo da illustrare l'andamento prevalente della dispersione degli inquinanti e quindi l'entità dell'impatto ambientale che l'aeroporto produce nelle aree limitrofe al sedime assieme ai punti che sono più soggetti all'accrescimento delle concentrazioni di fondo ad opera del trasporto provocato dai fenomeni meteo climatici.

**PRESO ATTO** che per comprendere numericamente l'entità dei livelli di concentrazione prodotti nelle aree intorno al sedime aeroportuale, sono stati individuati dal Masterplan sul territorio 4 punti di indagine Sud-Ovest, Nord-Ovest, Nord-Est, Sud-Est, dislocati ai quattro lati del sedime aeroportuale come mostrato nella seguente figura



**PRESO ATTO** che sono stati inoltre analizzati sommando alle concentrazioni del fondo, monitorate in sito, le concentrazioni aeroportuali stimate dal modello di simulazione e confrontando in ultimo tali valori complessivi con i limiti indicati dalla normativa vigente, un confronto numerico eseguito unicamente per due inquinanti primariamente correlati, secondo il Masterplan, alle attività emmissive in oggetto di studio, vale a dire il per PM 10 ed il NO<sub>2</sub>. Nelle tabelle che seguono i risultati delle concentrazioni rilevate che sono molto inferiori ai limiti normativi vigenti

POSTAZIONE	CONCENTRAZIONE NO <sub>2</sub> (µg/mc) AEROPORTUALE	CONCENTRAZIONE NO <sub>2</sub> (µg/mc) DI FONDO	CONCENTRAZIONE NO <sub>2</sub> (µg/mc) TOTALE	LIMITE NORMATIVO NO <sub>2</sub> (µg/mc)
SUD-EST	1,8	22	23,8	40,0
SUD-OVEST	2,8	22	24,8	
NORD-EST	3,0	22	25,0	
NORD-OVEST	1,8	22	23,8	

Concentrazioni complessive dell'inquinante NO<sub>2</sub> e relativo limite normativo

POSTAZIONE	CONCENTRAZIONE PM <sub>10</sub> (µg/mc) AEROPORTUALE	CONCENTRAZIONE PM <sub>10</sub> (µg/mc) DI FONDO	CONCENTRAZIONE PM <sub>10</sub> (µg/mc) TOTALE	LIMITE NORMATIVO PM <sub>10</sub> (µg/mc)
SUD-EST	1,0	20	21,0	50,0
SUD-OVEST	0,8	20	20,8	
NORD-EST	1,5	20	21,5	
NORD-OVEST	1,0	20	21,0	

Concentrazioni complessive dell'inquinante PM<sub>10</sub> e relativo limite normativo

**VALUTATO** quanto precisato anche nella Documentazione Integrativa relativamente ai criteri di scelta dei punti di monitoraggio e che i valori registrati dalla simulazione con il modello EDMS (Emission and Dispersion Model System), non superano i valori limite normativi degli Ossidi di Azoto e del Particolato, si ritiene che debba essere approfondito il modello su tutti i conosciuti inquinanti primari che vengono prodotti a seguito del processo di combustione nelle fasi del LTO come, il CO -monossido di carbonio, gli SOX ossidi di zolfo e gli HC Idrocarburi ( si veda il quadro prescrittivo).

#### Rumore

**PRESO ATTO** che il Masterplan precisa nelle premesse come nelle finestre temporali utili alla redazione dello Studio, le movimentazioni di aeromobili non sono state rappresentative statisticamente, perciò la centralina non è stata ubicata in riferimento alla pista e/o alle rotte di decollo e atterraggio, bensì in relazione ad uno degli assi veicolari di accesso alla struttura aeroportuale al fine di caratterizzare il clima acustico ante operam della rete viaria su cui transiteranno i flussi veicolari indotti dalle movimentazioni aeree di progetto. È stata individuata pertanto una postazione di misura settimanale in prossimità della strada provinciale SP 173 (via F. Magellano, comune di Pontecagnano F.), adiacente la viabilità di accesso nord (accesso aviazione generale) e contigua ad un edificio sensibile di tipo scolastico. La postazione di misura è stata ubicata al primo piano di un edificio residenziale a circa 20 metri dalla strada provinciale.

**PRESO ATTO** che l'analisi degli aspetti acustici connessi al Masterplan dell'aeroporto di Salerno ha però il suo principale obiettivo nello studio del rumore emesso dalle attività aeronautiche e per questo fine il Masterplan ha svolto delle simulazioni mediante un software specifico per il rumore aeronautico riconosciuto a livello internazionale, software INM rev. 7.0.

**CONSIDERATO** che nello Scenario di progetto ed in riferimento alle previsioni di traffico per l'aeroporto di Salerno indicate nel Master Plan, sono state considerate sei tipologie di aeromobili allo scenario di progetto, di cui tre per l'aviazione commerciale e tre per l'aviazione generale, come da tabella con l'indicazione delle tipologie di aeromobile e della relativa percentuale di utilizzo nelle movimentazioni che seguono:

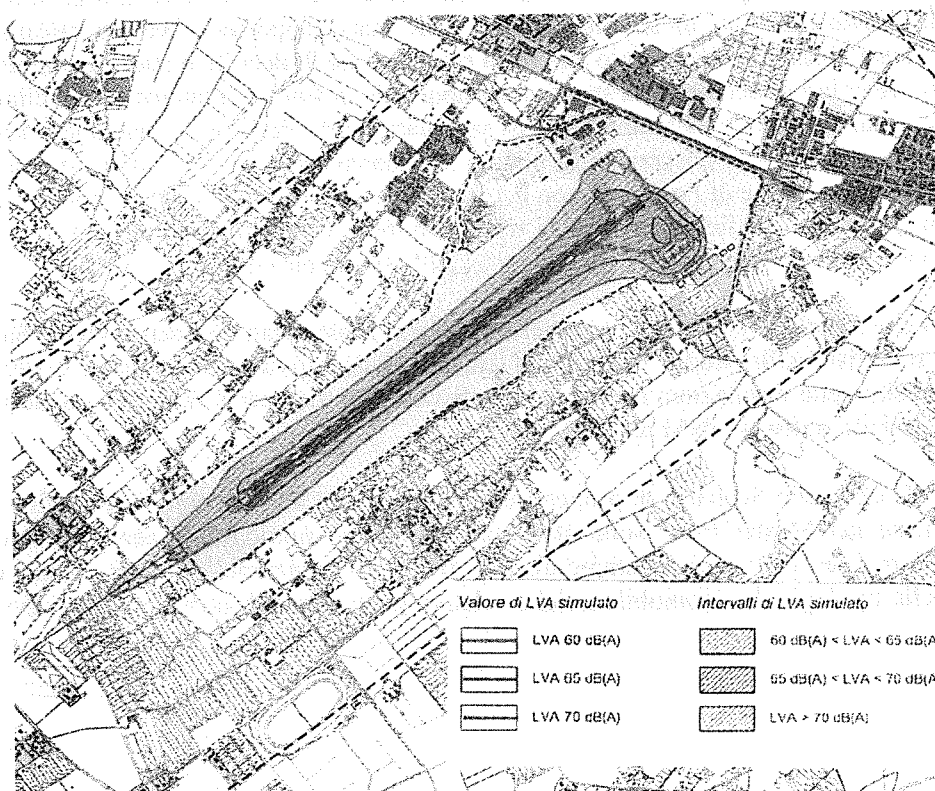
*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

Categoria	Fleet mix	Tipologia aeromobile
Aviazione Commerciale	50%	Boeing 737-800
	30%	Airbus 320
	20%	DASH 8/ART 42-500
Aviazione Generale	40%	(Cat B) Challenger 600
	15%	(Cat C) Gulfstream 500
	45%	(Cat A) Cessna 500/600

Partendo dai dati annuali complessivi, previsti nel Master Plan nello scenario a medio termine, di 5.328 movimenti annui per l'aviazione commerciale e di 8.130 movimenti annui per l'aviazione generale, si è stimato il numero di decolli e di atterraggi annui dettagliato come nella tabella successiva.

		Decolli		Atterraggi	
		Aviazione tipo		Aviazione tipo	
		Commerciale	Generale	Commerciale	Generale
<b>Totale movimenti/anno</b>		<b>2.664</b>	<b>4.065</b>	<b>2.664</b>	<b>4.065</b>
Tipologia Aereo	%				
737/800	50%	1.332	-	1.332	-
A320	30%	799	-	799	-
Dash 8	20%	533	-	533	-
Challenger 600	40%	-	1.626	-	1.626
Gulfstream 500	15%	-	610	-	610
Cessna 500	45%	-	1.829	-	1.829

**PRESO ATTO** che l'intorno aeroportuale è scarsamente edificato, con una connotazione prevalentemente agricola e con una presenza di serre e fabbricati destinati a questo uso. Una situazione urbana poco compromessa dalla presenza dell'aeroporto, come risulta dalla simulazione dell'impatto acustico nello scenario al medio termine in cui la totalità delle curve LVA di 75 e 65 dB(A) ricadono all'interno del sedime aeroportuale, mentre una piccola ed irrilevante quota parte della curva LVA 60 dB(A) interessa una porzione territoriale esterna al sedime a Sud-Ovest come evidenziato nella planimetria con le curve isofoniche che segue.



**CONSIDERATO** che i livelli acustici complessivi in queste aree non superano i 55 decibel, valore ampiamente compatibile per questa tipologia di zona prevalentemente agricola, mentre nelle zone a nord dell'aeroporto le emissioni acustiche aeronautiche sono "mascherate" dalla rumorosità della rete viaria tanto che, le attività aeroportuali all'orizzonte temporale di riferimento, risultano trascurabili se confrontate ai flussi veicolari già presenti sui diversi assi stradali.

**VALUTATO** che in ragione di tali affermazioni del Masterplan, un'analisi molto cautelativa può stimare un incremento dei flussi medi veicolari da un valore trascurabile sulla viabilità più trafficata ad un massimo del 20-25% sulla viabilità più direttamente interessata all'ingresso nell'area aeroportuale, percentuali delle analisi acustiche emmissive verificate con l'apposito software di calcolo, che hanno permesso di evidenziare differenze di emissione acustica nulle o comunque, inferiori a 1 decibel, quindi, dichiaratamente trascurabili.

#### **Ambiente idrico**

**CONSIDERATO** che il Masterplan sottolinea:

- Che il Bacino idrografico che ospita l'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi confina a nord ovest con il fiume Picentino e a sud est con il Tusciano ed il suo affluente Torrente Lama, L'area di sedime dell'aeroporto è delimitata dal Torrente Diavolone a nord e dal Torrente Volta Ladri a sud.
- Che L'area d'intervento è caratterizzata da un reticolo idrografico non particolarmente fitto né complesso poiché, nella zona definita di media collina, i principali corsi d'acqua prendono origine da manifestazioni sorgive dislocate a quote basse.
- Che l'area di sedime aeroportuale è delimitata da due torrenti minori denominati Diavolone, a nord, e Volta Ladri, a sud, che confluiscono subito fuori il perimetro ovest dell'aeroporto, dando vita ad un unico corpo idrico, il Torrente Rialto che sfocia nel fiume Tusciano, quasi all'altezza dello sbocco a mare di quest'ultimo.
- Che dalla Carta dei Bacini Idrografici e dalla relativa Rete Idraulica Naturale si evince che l'area di sedime dell'Aeroporto di Salerno-Pontecagnano ricade nel bacino idrografico del Tusciano, costituito a sua volta dai sottobacini dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri.
- Che a valle del sedime aeroportuale, a causa della morfologia pianeggiante della fascia costiera, il reticolo idrografico si presenta meno denso ed intrecciato. Gli alvei si presentano abbastanza stabili e con localizzati fenomeni erosivi prodotti prevalentemente da ruscellamento delle acque meteoriche provenienti dalle superfici agricole adiacenti.

**PRESO ATTO** che il Masterplan ricorda come l'area di sedime dell'Aeroporto comprensiva del suo ampliamento, non ricade in alcuna fascia a rischio alluvioni prevista dal vigente P.S.A.I. (P.S.A.I. AdB Regionale Campania Sud ed Interregionale per il Bacino Idrografico del fiume *Sele*) Come specificato nella **Relazione Idrologica**, l'area d'interesse non presenta situazioni di criticità idraulica e non ricade tra le aree classificate a rischio esondazione e nemmeno in alcuna fascia di rischio alluvioni, pertanto con riferimento all'area di sedime ed al suo immediato intorno, si può ritenere che non sussistono elementi di pericolosità e/o rischio idraulico dovuti ad esondazione dei suddetti corsi d'acqua.

**CONSIDERATO** d'altro canto che l'area di interesse rimane per un tratto praticamente delimitata da due torrenti minori, denominati, Diavolone a nord e Volta Ladri a sud, corsi d'acqua che confluiscono (dando origine al torrente Rialto che sfocia nel fiume Tusciano, quasi all'altezza dello sbocco a mare di quest'ultimo) praticamente nella zona della pista e del prolungamento previsto della stessa, attraversandola per diverse centinaia di metri.

Per le effettive condizioni di rischio idraulico dell'area, dovute alla presenza dei torrenti Diavolone e Volta Ladri, e più a valle del torrente Rialto, il Masterplan ha redatto delle Relazioni di natura idraulica e idrogeologica analoghe a quelle svolte nel PSAI della Regione Campania per il Bacino idrografico del fiume Sele.

**PRESO ATTO** che la Relazione Idraulica del Masterplan sottolinea che gli interventi consistono in una rettifica del tracciato del torrente Volta Ladri e una ricollocazione del tracciato del torrente Diavolone, un nuovo tracciato del Torrente Diavolone che avrà uno sviluppo pari a circa 1400m con la traslazione verso Ovest di circa 20m dell'alveo del torrente e conservando inalterate le caratteristiche geometriche con le sezioni che mantengono le medesime capacità idrodinamiche garantendo medesimi franchi di sicurezza.

*[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]*

Il Tracciato rettificato e riconfigurato del Torrente Volta Ladri avrà uno sviluppo pari a circa 840 m con un previsto intervento di pulizia dell'alveo col nuovo Tracciato per una lunghezza di 134 m.

**PRESO ATTO** che la Relazione Idrogeologica del Masterplan illustra l'aspetto idrologico concernente il dimensionamento e la verifica degli interventi di sistemazione idraulica che riguardano sia la riqualifica e la manutenzione dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri, che si sviluppano in adiacenza ed attraversamento del futuro sedime aeroportuale, sia la regimentazione e l'allontanamento delle acque meteoriche di dilavamento delle nuove superfici pavimentate.

**CONSIDERATO** che nello studio idrologico dei torrenti Diavolone e Volta Ladri, il periodo di ritorno scelto per le elaborazioni, come indicato dalle Linee Guida del PAI, è pari a  $T=200$  anni, che per il dimensionamento delle opere di raccolta e allontanamento delle acque meteoriche afferenti le aree pavimentate della pista di volo è stato scelto un valore del tempo di ritorno pari a  $T=25$  anni, mentre per il dimensionamento delle trincee drenanti afferenti le aree a verde del sedime aeroportuale si è scelto un valore del tempo di ritorno pari a  $T=10$  anni. Opere previste e prese in esame si troveranno soggette con probabilità relativamente bassa, a sopportare eventi uguali o maggiori di quelli considerati per dimensionamento.

**VALUTATO** che nella Documentazione Integrativa in relazione alle caratteristiche di permeabilità degli strati superficiali del terreno, il Masterplan ha previsto la realizzazione di un complesso di interventi di sistemazioni/regimentazione idraulica che mirano prioritariamente a:

- raccogliere e regimentare le acque afferenti alle aree pavimentate, della pista di volo RWY 05/23, dei raccordi, dei piazzali in ragione della conformazione planoaltimetrica che tali sovrastrutture assumeranno in seguito agli interventi previsti nell'ambito del progetto;
- allontanare le stesse sino al recapito finale identificato nella fattispecie coi torrenti Diavolone e Volta Ladri, dopo aver subito gli opportuni trattamenti mediante sedimentatore e separatore di oli/Disoleatore, secondo la normativa vigente.

#### **Suolo, sottosuolo e acque sotterranee**

**PRESO ATTO** che il Masterplan ricorda come Il territorio in oggetto rientra nel settore centro settentrionale della *Piana delle Sele* che rappresenta una depressione strutturale disposta trasversalmente rispetto alla catena appenninica e risulta aperta verso il mar Tirreno.

Che il comprensorio in esame dal punto di vista geomorfologico è costituito da un'area sub pianeggiante, interessata da depositi terrigeni alluvionali, accumulatisi in questa depressione formatasi in seguito alle fasi tettoniche dell'Appennino Campano fra il Pliocene medio ed il quaternario.

**CONSIDERATO** che l'attuale assetto morfologico della *Piana delle Sele* è un'ampia pianura costiera che si affaccia sul mar Tirreno con una falcata che va dalla periferia sud di Salerno a quella nord di Agropoli stabilendo un raccordo a costa bassa tra la scoscesa costiera Amalfitana e le più dolci scarpate costiere del promontorio cilentano.

Tale pianura nota come *Piana delle Sele*, si addentra verso terra sino alla base dei monti Picentini e delle colline che preannunciano il massiccio dei monti Alburni. Il perimetro della piana è vagamente assimilabile ad un triangolo, ma l'unico lato pressoché diritto è il fronte marittimo, mentre gli altri due risultano zigzaganti a causa del controllo esercitato da faglie per lo più ad orientazione NW-SE e NE-SW.

**PRESO ATTO** che l'area in esame fa parte del bacino idrografico della media valle del *Sele*, dove le acque di circolazione superficiale defluiscono in parte secondo direttrici realizzate con opere antropiche ed in parte secondo direttrici preferenziali naturali. Che l'area di sedime dell'Aeroporto Salerno "Costa d'Amalfi" è caratterizzata dalla presenza di corpi idrici sotterranei alluvionali fenomeni di infiltrazione facilitati dalla morfologia quasi piatta del territorio. La circolazione idrica avviene nei depositi generalmente più grossolani ed è solo localmente condizionata dai rapporti litostratigrafici tra i depositi a diversa "permeabilità relativa" e granulometria. Spesso per la presenza di orizzonti poco o niente permeabili, si realizza una circolazione idrica sotterranea che avviene anche per falde sovrapposte falde che possono risultare tuttavia tra loro interconnesse sia per l'esistenza di locali flussi di drenanza, sia per la presenza di soluzioni di continuità negli orizzonti litologici meno permeabili della successione idro-stratigrafica. Che infine dal Piano Tutela Acque della Regione Campania (D.L. 152/99), si evince che l'area oggetto del Piano di Sviluppo

dell'Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" non ricade in zona sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del Regio Decreto 3267/1923).

**PRESO ATTO** che il Masterplan ricorda le possibili conseguenze sulle componenti naturali del suolo e sottosuolo dovute all'incremento delle aree pavimentate a seguito degli interventi previsti specie nell'allungamento della pista di volo 5/23 incidendo:

- in termini di una maggior superficie impermeabilizzante del suolo rispetto alla situazione precedente;
- come barriera idrogeologica di fattura antropica e non naturale, per il fatto che il pacchetto fondante, di piazzali e pista, produce un effetto deviatorio sul flusso trasmissivo della falda stessa;
- sulla minor capacità di trasmissione dell'acquifero locale aumentando i tempi di ricarica.

**CONSIDERATO** come lo stesso Masterplan configuri quali e quante potrebbero essere le interferenze tra le opere da eseguire e le possibili conseguenze sull'ambiente precisando tra l'altro che:

- si dovrà tenere adeguatamente in considerazione l'assetto idrogeologico e geotecnico dell'area di intervento in quanto potrebbero causare problemi in fase di messa in opera delle infrastrutture progettate nonché modificazioni profonde soprattutto ai flussi di falda superficiale e suoi tempi di ricarica.
- si dovranno considerare i problemi legati sempre all'aspetto idrogeologico locale in fase di cantierizzazione. I problemi probabili potrebbero essere legati ad allagamenti del cantiere in fase di sterro dovuti all'intercettazione della falda superficiale locale e problemi di messa in opera di fondazioni su palo o platea in termini di rischio di inquinamento della falda stessa;
- si dovranno considerare le situazioni legate alla geotecnica in situ delle unità stratigrafiche, potrebbero essere legati a cedimenti differenziali delle nuove strutture che dovranno essere realizzate. Per evitarle tutto ciò si dovranno quindi progettare le nuove opere sia sulla base di una cartografia geologico-tecnica di dettaglio basata su una fitta maglia di sondaggi geognostici da realizzare in fase pre cantieristica nonché sfruttare quest'ultimi per una dettagliata analisi geotecnica delle litologie su cui si avrà intenzione di fondare le nuove infrastrutture aeroportuali, nonché loro utilizzo come piezometri per il monitoraggio del livello della falda e della sua qualità dal punto di vista dell'interazione acque di falda inquinanti prodotto dalle attività aeroportuali.

**VALUTATO** che le caratteristiche geologiche, stratigrafiche, geotecniche, geomorfologiche, idrogeologiche sismiche, dell'area in studio, sono compatibili con la realizzazione delle opere da eseguire, che il contesto geomorfologico entro il quale ricade l'area di interesse non risulta penalizzato da situazioni di instabilità, né ricade in aree di "attenzione" così come risulta dalla carta degli scenari di rischio della competente autorità di bacino, ed infine che il contesto territoriale entro il quale ricade l'area di interesse gode di un sufficiente grado di stabilità che pertanto ne consente l'uso per la realizzazione di quanto in progetto.

#### **Flora, fauna e ecosistemi**

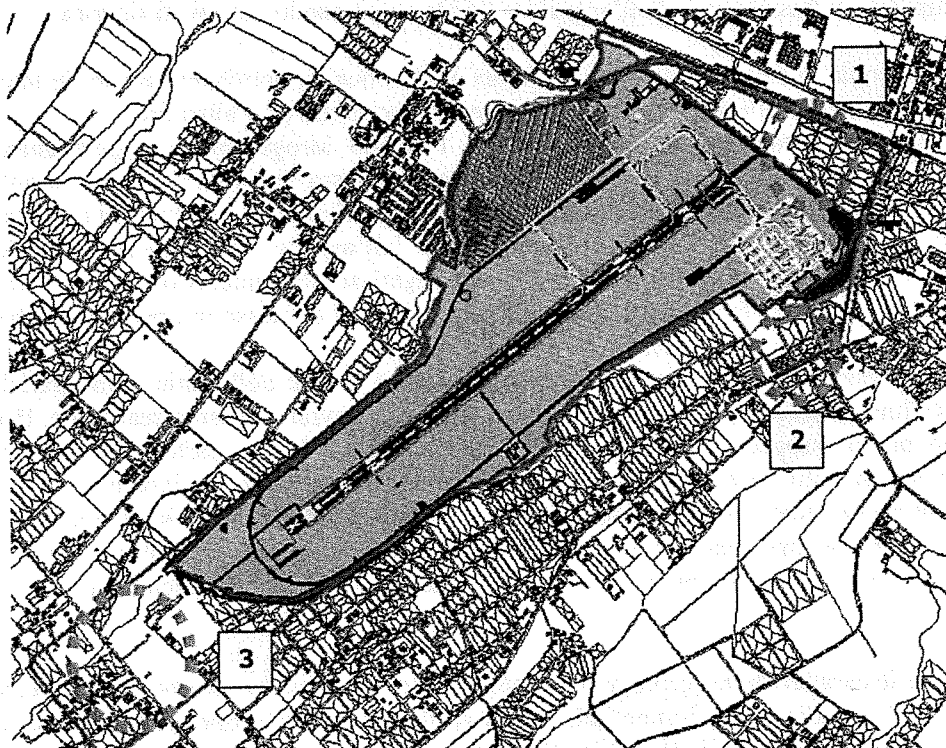
**CONSIDERATO** che il Masterplan sulle azioni di progetto ha individuato le tematiche più rappresentative degli interventi che nello specifico si configurano con l'occupazione di suolo derivante dall'ampliamento del sedime aeroportuale e nel fenomeno dello birdstrike con gli impatti con l'avifauna locale.

**PRESO ATTO** che le aree di interesse naturalistico e appartenenti alla Rete di Natura 2000 nonché al Sistema Regionale delle Aree Protette sono la "Riserva naturale Regionale foce Sele Tanagro" che dista a circa 10 km in linea d'aria dal sedime aeroportuale e la Sic IT 8050010 fasce litoranee a sinistra e destra del Fiume Sele che dista circa 7 km dal sedime dell'aeroporto.

**CONSIDERATO** che il Masterplan relativamente alla componente naturalistica dichiara che la sottrazione di suolo agricolo previsto nella FASE 1 (fino a 3 anni) FASE 2 (fino a 10 anni) coinvolge essenzialmente tre settori come specificato nella tabella e planimetria che seguono



SETTORI COINVOLTI DA ESPROPRIO	INTERVENTI DI PIANO	SUPERFICIE ESPROPRIO
(1) Area delimitata dal confine nord – est e la linea ferroviaria Napoli – Salerno	Realizzazione nuove RESA in testata pista 23	12 ha
(2) Area est	Ampliamento del sistema edilizio e potenziamento piazzale sosta aeromobili in area Terminale est	6.5 ha
(3) Area sud ovest	Potenziamento della pista di volo testata 05	25 ha



**PRESO ATTO** che lo stesso Masterplan dichiara come, il previsto ampliamento comporti inevitabilmente un'occupazione di suolo attraverso la copertura con materiali che ne modificano le caratteristiche tanto da renderlo impermeabile in modo irreversibile o difficilmente reversibile, che tale processo di impermeabilizzazione configura l'incapacità di assorbire per filtrazione una parte delle acque di precipitazione, diminuendo la capacità di ricarica delle falde acquifere e aumentando notevolmente lo scorrimento superficiale, fatto che comporta degli effetti non solo sulle aree impermeabilizzate, ma anche su quelle limitrofe a causa della concentrazione delle acque sui suoli adiacenti le quali aumentano il rischio di erosione specialmente per eventi meteorici con precipitazioni particolarmente abbondanti e concentrate nel tempo. Lo strato impermeabile costituisce una barriera verticale tra la pedosfera, l'atmosfera e l'idrosfera e, influenzando negativamente sui flussi di acqua e di aria, modifica i rapporti tra la pedosfera e la biosfera.

#### **Fenomeno birdstrike**

**PRESO ATTO** che il Masterplan riporta i dati registrati dal numero delle collisioni tra aeromobili e specie ornitiche degli ultimi 5 anni e tenendo conto del numero di movimenti come si rappresentano nella tabella che segue



Anno	N° movimenti (traffico locale)	N° movimenti (aviazione commerciale)	N° movimenti totali	N° episodi birdstrike
2010	1086	5988	7074	2
2011	1118	7190	7304	4
2012	2964	3788	6752	3
2013	4160	3266	7426	4
2014	4758	2932	7690	3

Che pertanto il numero di episodi risulta essere complessivamente modesto rendendo pertanto difficile fare delle considerazioni attendibili e rilevanti sul fenomeno, anche considerando che non esistono dati di letteratura puntuali sulle popolazioni degli uccelli dell'area in esame per comparare le quote stimabili degli aeromobili e le altitudini alle quali volano gli uccelli stessi.

**CONSIDERATO** che la casistica indicata nei report dell'aeroporto di Salerno non rappresenta un campione significativo, si evidenzia come le specie maggiormente coinvolte siano piccoli falchi (presumibilmente gheppi) e gabbiani, entrambe specie ubiquitarie, sinantropiche, non particolarmente sensibili al disturbo antropico e specie che rientrano fra quelle maggiormente coinvolte in episodi di Birdstrike negli aeroporti italiani di cui la Relazione annuale BSCI dell'anno 2013, vedere Tabella che segue.

Specie impattate Nel corso del 2013	N. impatti < 300 ft	% sul totale
Rondine/Rondone	268	27,29
Gheppio	152	15,48
Sp. non identificata	145	14,77
Gabbiano reale/comune	122	12,42
Piccione	55	5,60

**VALUTATO** che il Proponente dichiara di voler comunque avviare ogni azione utile a prevenire e gestire il fenomeno e i casi di birdstrike in modo efficace con misure atte a ridurre su tutto il sedime aeroportuale il manto erboso e nelle aree a ridosso della recinzione dell'aeroporto, attivare costantemente operazioni di aratura, piantumazione e raccolta del prodotto nelle ore serali inoltrate in modo da evitare i corridoi agli uccelli dello stormo proveniente dalle zone degli ulivi ed attivando una serie di misure cautelative attive e passive come:

- ispezione continuata delle piste in inverno, nel periodo di presenza degli stormi, si eseguono ispezioni 15 minuti prima dell'alba per due ore consecutive e si riprendono due ore prima del tramonto fino a 15 minuti dopo;
  - durante tutto l'arco dell'anno si eseguono verifiche con cadenza oraria, mantenendo i 15 minuti di ispezione prima dell'alba e dopo il tramonto;
- verifica a seguito di segnalazione di un presunto impatto.
- Sistemi antivolatili: eventualmente dotarsi di autovetture a trazione integrale dotate di impianto Bio-Acoustic Bird Dispersal "Premier 1500 ©" (che permette l'emissione di suoni bitonali sirene) e di "distress call" per le specie: dello Stormo, Gabbiano reale e Gabbiano comune.
- 2 sistemi Bio - Acoustic Bird Dispersal come sopra descritti, montati su carrelli dotati di pannello solare radiocomandabili;
- 1 megafono Scarecrow "Patrol ©" portatile in grado di emettere i suoni fin ora descritti;
- 1 sistema BCI-LRAD-500x montato su autovettura;
- 2 cannoncini a gas radiocomandabili, uno carrellato e un fisso
- Auto Pick-up con fari ad alta intensità luminosa

### **Campi elettromagnetici**

**PRESO ATTO** che il Masterplan ritiene che le radiazioni emesse dalle apparecchiature radioelettriche non influenzino le aree residenziali limitrofe il sedime aeroportuale o comunque nelle quali vi sia una presenza umana non occasionale e che di conseguenza, l'intero territorio di studio sia ampiamente in condizioni di sicurezza.

**VALUTATO** il Piano di Sviluppo del traffico dell'aeroporto di Salerno e le future sorgenti emissive, dal sistema di telefonia, alle antenne, ai sistemi di radionavigazione ecc. considerata la potenziale esposizione alle radiazioni degli stessi lavoratori impiegati presso lo scalo, pare opportuna una verifica approfondita seppur cautelativa ( si veda il quadro prescrittivo)

### **Salute pubblica**

**PRESO ATTO** che il Masterplan ha definito una metodologia per lo studio nella descrizione degli effetti sulla salute pubblica dei principali inquinanti presenti nell'ambiente di vita e derivanti direttamente e/o indirettamente dall'esistenza ed attività di una infrastruttura aeroportuale è partito dalla definizione dello stato di salute della popolazione presente all'interno del territorio interessato dalle attività aeroportuali. In tal senso, in primo luogo, è stato definito l'ambito territoriale entro cui considerare gli effetti sulla popolazione residente delle attività aeroportuali previste dal Master Plan, con l'obiettivo generale dell'analisi è quello di definire il rapporto tra lo stato di salute della seppur rara popolazione residente all'interno del territorio, quale esito del confronto tra lo stato attuale e quello derivante dalle modificazioni apportate dal progetto. Infine che lo screening dei fattori di pressione sulla salute umana dovuti alle attività aeroportuali, ha individuato quei fattori maggiormente rilevanti circa gli effetti che possono provocare sull'uomo, cioè gli inquinamenti atmosferici ed acustici.

**CONSIDERATO** che il livello di qualità atmosferico è stato affrontato, analizzato e valutato dal Masterplan riportando i risultati delle analisi svolte con i valori di concentrazione soprattutto sul scenario futuro con livelli di concentrazione attestati al di sotto dei limiti normativi, così anche per il profilo acustico e pertanto dichiarando che lo scenario futuro non configura nessuna interferenza rispetto alla qualità fisico-chimica della salute per la popolazione residente nelle aree limitrofe l'aeroporto.

### **Paesaggio**

**PRESO ATTO** che l'analisi degli elementi del paesaggio in cui il Masterplan va ad inserirsi, si pone l'obiettivo primario di valorizzare gli elementi di singolarità, di identità e di equilibrio al fine di individuare le interferenze che l'opera induce sul territorio in cui si inserisce e conseguentemente, prevedere interventi di minimizzazione di tali interferenze. Che il territorio in cui è situato lo scalo aeroportuale di Salerno - Pontecagnano ricade in un ambito prettamente agricolo, caratterizzato da coltivazioni sotto serre ed edifici rurali di scarso interesse, sia storico che archeologico e all'interno di detto Ambito Identitario, l'area aeroportuale rientra a far parte dell'Unità di Paesaggio n. 14a denominata *Piana delle Sele*.

**PRESO ATTO** che gli interventi proposti dal Master Plan dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi interessano una porzione di territorio del settore nord della *Piana delle Sele* a circa 15 km in direzione sud dal centro urbano del Comune di Salerno e che l'infrastruttura aeroportuale è inserita nel sistema dei terrazzi alluvionali della Piana del Sele.

**CONSIDERATO** inoltre che il Masterplan precisa come La *Piana delle Sele* presenta un livello di naturalità generalmente basso, una notevole frammentazione ecosistemica e habitat spesso degradati, in particolar modo lungo le aste fluviali e che le aree a più elevata naturalità e biodiversità sono localizzate su versanti medio-alti dei rilievi montani dei Picentini e Alburni, i quali si raccordano con la pianura attraverso le fasce pedemontane prevalentemente occupate da colture legnose permanenti.

**PRESO ATTO** che negli anni 1998-1999, il progetto di ammodernamento dell'aeroporto di Salerno - Pontecagnano, localizzato alla confluenza del Torrente Volta Ladri e del Torrente Diavolone, offre l'opportunità di condurre un programma di indagini preliminari tese alla caratterizzazione del rischio archeologico del sito. Le indagini, limitate alle aree d'imposta della pista di atterraggio/rullaggio e agli edifici di servizio connessi, furono realizzate attraverso l'uso di diverse tecnologie:

- analisi aerofotogrammetrica da diverse volate (1943; 1980; 1986), con caratterizzazione geomorfologica dei siti;
- ricognizione di superficie indirizzata alla raccolta dei dati sia archeologici che geoambientali;
- realizzazione di una campagna di indagini dirette tramite carotaggi e trincee con caratterizzazione delle facies stratigrafiche;
- esecuzioni di indagini GPR;
- esecuzione di indagini di laboratorio (analisi palinologiche, micromorfologiche).

**VALUTATO** che in generale, l'area esaminata è caratterizzata da un quadro geoambientale di scarso interesse insediativo per il perdurare di ambienti palustri dalla preistoria fin quasi all'epoca moderna. Solo per alcune fasce, marginali all'area d'indagine, può essere ipotizzato un interesse archeologico, vedi l'area dell'attuale nucleo abitativo sviluppatosi in prossimità dell'incrocio di Pagliarone che è posto all'intersezione di un importante tracciato di penetrazione dalla costa verso l'interno, che seguiva il corso dell'Asa e del tributario vallone Cerra fino alle alture di Montecorvino, come sembra evincersi da indagini condotte dalla Soprintendenza di Salerno, alla fine degli anni 90 del secolo scorso, sulle alture di Castel Nebulano, nel comune di Montecorvino Rovella (Sa), dove fu accertata una frequentazione risalente almeno al IX sec. a.C.

**TENUTO CONTO** delle prescrizioni di cui al parere favorevole espresso dall'UOD Valutazioni Ambientali, Direzione Generale per l'Ambiente, la Difesa del Suolo e l'Ecosistema della Giunta Regionale della Campania con decreto dirigenziale n. 56 del 27 luglio 2017, coerenti con le valutazioni e le considerazioni *de quo*, che integrano il presente parere;

**TUTTO CIO' VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**  
**La Commissione Tecnica per la verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS**

**ESPRIME**

**Parere Positivo** di compatibilità ambientale al Masterplan dell'aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" previsto nelle fasi a breve e medio termine, a condizione che si ottemperi alle seguenti raccomandazioni e prescrizioni:

**Raccomandazione n.1:**

ENAC dovrà sollecitare i Comuni di Pontecagnano Faiano e Bellizzi a dotarsi ed approvare il Piano di classificazione acustica del loro territorio e trasmetterli per opportuna conoscenza al proponente stesso in ottemperanza alla norma vigente;

**Raccomandazione n.2:**

Fatto salvo che l'ENAC non ritenga l'Aeroporto di Salerno tra quelli non obbligati ad effettuare la "valutazione di rischio" come prevede l'art 707 del Codice di Navigazione, lo stesso proponente dovrà sollecitare i Comuni di Pontecagnano Faiano e Bellizzi a predisporre il "Piano di Rischio" ed a trasmetterlo allo stesso per l'eventuale parere di competenza.

**Raccomandazione n.3:**

Si raccomanda – prima dell'inizio dei lavori – la definitiva approvazione dei progetti ferroviari di collegamento della stazione di interscambio tra la linea metropolitana e la linea nazionale Salerno-Reggio Calabria, in corrispondenza dell'Aeroporto, mediante la costruzione del terzo binario.

<b>Prescrizione n. 1</b>	
Macrofase	Ante operam, corso d'opera, post- operam
Fase	Precedente la messa in esercizio
Ambito di applicazione	Atmosfera
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere concordata con ARPA Campania una nuova e completa campagna di monitoraggio ai fini della verifica della qualità dell'aria, sia invernale sia estiva, campionando i parametri in conformità al D.

<b>Prescrizione n. 1</b>	
	<p>Lgs. 155/2010 e sss.mm.ii., le cui conclusioni siano riportate in relazione e garantendo la comparazione tra i nuovi dati ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione dovrà essere presentata al MATTM prima dell'inizio dell'operatività dell'aeroporto a seguito della realizzazione delle attività previste dalla Fase I del Masterplan. Dovranno essere definiti dei siti fissi di rilevamento in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo anche in fase di esercizio.</p> <p>In accordo con ARPA Campania dovrà essere ricalcolato il modello di simulazione delle emissioni in atmosfera EDMS durante il ciclo LTO per il previsto medio periodo con l'analisi di tutti gli inquinanti primari, con l'ausilio del modello matematico previsionale INM tarato sullo scenario di traffico previsto sempre per il medio periodo cioè del decimo anno.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'entrata in esercizio
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Campania
<b>Prescrizione n. 2</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Rumore
Oggetto della prescrizione	<p>Dovrà essere concordato un monitoraggio che definisca la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale come previsto dagli artt. 4-5-6 del DM 31/10/1997, basandosi sul traffico attuale. Con l'ausilio del modello matematico previsionale INM tarato sullo scenario di traffico previsto sempre per il medio periodo, cioè del decimo anno, dovrà essere elaborata ed approvata la Caratterizzazione acustica dell'intorno Aeroportuale (artt 5/6 DM 31/10/1997 ed elaborati piani di azione in esterno all'intorno aeroportuale per quella fascia di territorio dove la concorsualità del rumore aeroportuale, compresa la viabilità di accesso allo scalo e quella immediatamente prossima allo stesso, possa determinare il superamento dei limiti acustici stabiliti dalla normativa di riferimento.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPA Campania
<b>Prescrizione n. 3</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	<p>Dimostrare con opportuni calcoli e disegni la compatibilità idraulica degli alvei dei corsi d'acqua interessati (opportunamente modificati) con le portate meteoriche aggiuntive derivanti dalle incrementate superfici pavimentate.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

<b>Prescrizione n. 4</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Presentare un elaborato tecnico adeguato che descriva e dimensiona il trattamento delle acque reflue interessate dalle previsioni di ampliamento aeroportuale contenute nel masterplan,
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

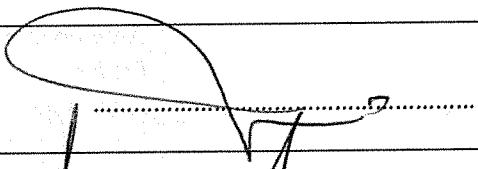
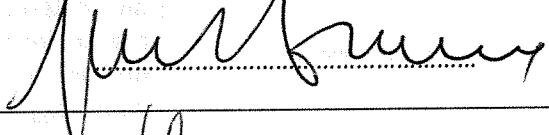
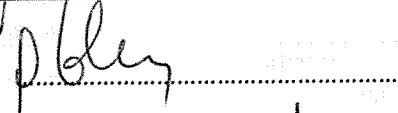
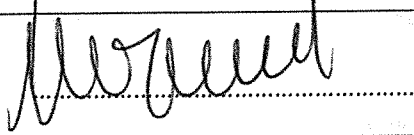
<b>Prescrizione n. 5</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere integrato il PUT nella definizione delle aree di scavo, la quantità del materiale che sarà riutilizzato, la collocazione e la durata degli stoccaggi temporanei dello stesso e la sua collocazione definitiva, la modalità di rimozione, raccolta e smaltimento dello stesso e degli eventuali corpi estranei provenienti dall'escavazione secondo le disposizioni in materia di rifiuti, la modalità di esecuzione delle opere con descrizione del cantiere, modalità di trasporto, caratteristiche ed ubicazione dei depositi temporanei. Se necessario un ulteriore campionamento dei terreni dell'area interessata dai lavori per caratterizzazione chimico - fisica e per accertare la piena compatibilità ambientale delle terre e rocce da scavo rispetto al loro riutilizzo.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

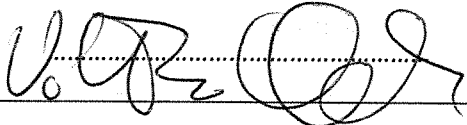
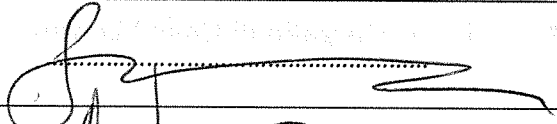
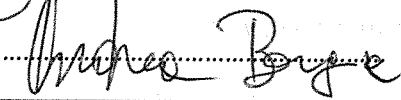
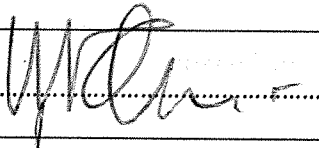
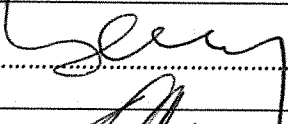
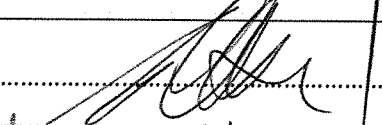
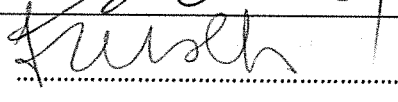
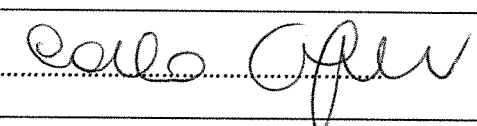
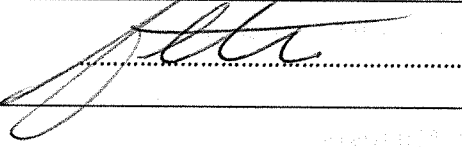
<b>Prescrizione n. 6</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Altri Aspetti
Oggetto della prescrizione	Con riferimento al fenomeno del Birdstrike dovrà essere effettuato uno studio faunistico al fine di verificare l'adeguatezza dei sistemi di prevenzione previsti alle reali caratteristiche dell'avifauna rinvenibile nell'area e valutare l'eventuale necessità di potenziare il sistema di monitoraggio nelle aree circostanti, con l'obiettivo di garantire la sicurezza dei voli e contenere le interferenze sulla fauna selvatica.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

<b>Prescrizione n. 7</b>	
Macrofase	Ante operam, corso d'opera, post- operam
Fase	Tutte le fasi
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	Dovrà essere elaborato un Piano di Monitoraggio comprendente le attività da svolgersi ante operam, in corso d'opera e post operam per

## Prescrizione n. 7

	<p>tutta la vita utile degli interventi a realizzarsi; il Piano dovrà essere sottoposto all'ARPAC al fine di verificare se lo stesso è in grado di garantire il raggiungimento degli obiettivi di monitoraggio prefissati da ENAC nel SIA, con riferimento a tutte le matrici e le componenti ambientali interessate dall'intervento, e il rispetto dei limiti normativi delle emissioni (atmosfera, rumore, acque, ecc); nel corso delle attività comprese nel PMA in fase di esercizio dell'aeroporto, si dovrà verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste nel SIA e negli altri documenti presentati da ENAC con la supervisione e il controllo di ARPAC; dovranno essere predisposte e gestite con continuità delle pagine web dedicate al Monitoraggio Ambientale del Masterplan nelle quali, oltre al Piano di Monitoraggio, dovranno essere pubblicati i report semestrali di attuazione del Piano nonché la descrizione delle attività espletate in coerenza dello stesso; i dati esitanti dalle attività di monitoraggio effettuate dovranno essere resi accessibili anche in formato elementare, al fine di consentirne l'eventuale elaborazione indipendente; Il monitoraggio dell'avifauna dovrà essere condotto con frequenze e modalità idonee a garantire il tempestivo adeguamento dei sistemi di prevenzione del Birdstrike ai frequenti e talvolta imprevedibili cambiamenti nello spazio e nel tempo della distribuzione degli uccelli negli ambienti aeroportuali. Con riferimento alla componente Rumore e Vibrazioni dovrà essere effettuato un monitoraggio anche sugli eventuali principali recettori sensibili e sugli edifici residenziali sotto la proiezione delle rotte dei decolli e degli atterraggi, con microfoni posizionati all'esterno e all'interno dei fabbricati. Il monitoraggio dovrà essere effettuato secondo i criteri e la strumentazione previsti dalla norma. L'intera campagna di rilevamento acustico dovrà essere condotta, coordinata e definita da ARPA Campania.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere (elaborazione Piano di Monitoraggio)
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	ARPAC

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	<b>ASSENTE</b>


Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	ASSENTE
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE



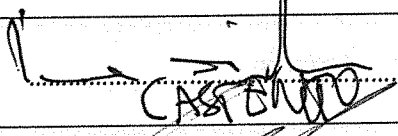
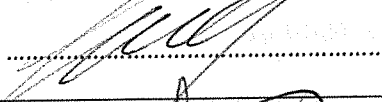
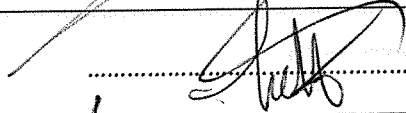
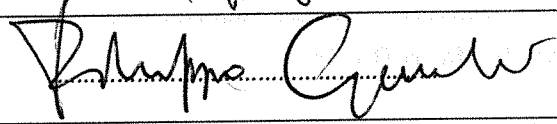
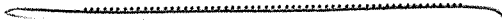
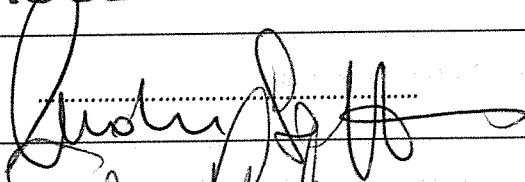
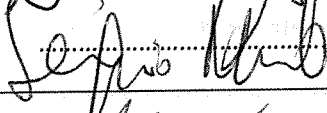

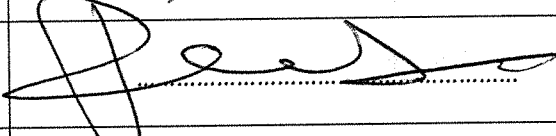
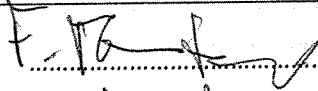
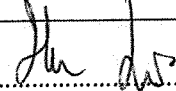
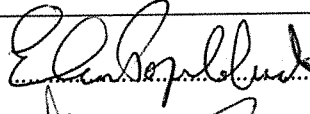
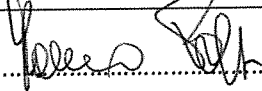



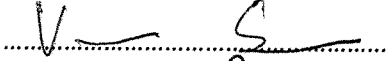
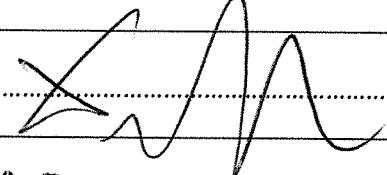
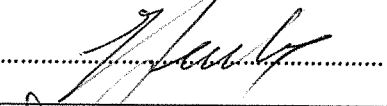
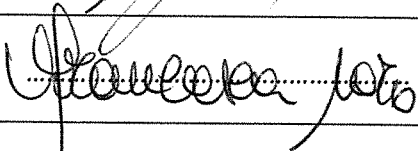
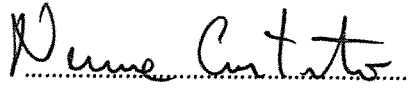
55

9





Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
<del>Prof. Antonio Grimaldi</del>	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	

Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	ASSENTE
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE
Dott.ssa Nevia Carotenuto (Rappresentante Regione Campania)	

A

Q

L





Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

\* \* \*

**Aeroporto di SALERNO “Costa d’Amalfi”  
Masterplan**

**ID VIP 3378**

**ALLEGATO 1**

Handwritten notes and signatures on the left margin, including a checkmark, the number '1', and several illegible signatures.

Handwritten notes and signatures on the bottom right margin, including a checkmark, the number '1', and several illegible signatures.

## ANALISI, CONSIDERAZIONI E CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Nel corso dello svolgimento dell'Istruttoria sono pervenute alla Commissione le Osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.

<b>N°</b>	<b>Osservatore</b>	<b>Protocollo/Data DVA</b>	
1	Dott Vincenzo Petrosino	DVA-2016-0020071	01/08/2016
2	Dott Vincenzo Petrosino	DVA-2016-0021109	22/08/2016
3	Dott Vincenzo Petrosino	DVA-2017-0006789	22/03/2017
4	Dott Vincenzo Petrosino	DVA-2017-0009520	21/04/2017
5	Dott Vincenzo Petrosino	DVA-2017-0011091	12/05/2017
6	Sig.ra De Martino Antonietta	DVA-2016-0021209	23/08/2016
7	Sig.ra De Martino Antonietta	DVA-2017-0008592	10/04/2017
8	Sig.ra De Martino Antonietta	DVA-2017-0009674	24/04/2017
9	Sig.ra De Martino Antonietta	DVA-2017-0011282	15/05/2017

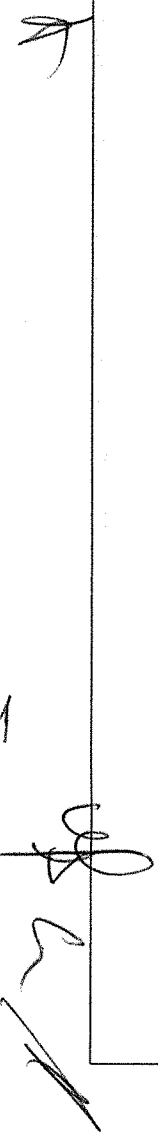
N.	MITTENTE	ARGOMENTI OSSERVATI	CONTRODEDUZIONI
1	Dott. Vincenzo Petrosino DVA-2016-0020071 del 01.08.2016	<p>L'Aeroporto è inserito in un contesto prevalentemente con forte presenza di attività, specie in estate ma non solo, che coinvolgono migliaia di persone (ambito sud), la strada Aversana da poco costruita, è frequentata da migliaia di auto e mezzi pesanti specialmente nei tre mesi estivi, rappresentando insieme alla litoranea il punto di transito per raggiungere le zone di Paestum, Agropoli e oltre, di aree con frequenti capovolgimenti di intensità di traffici e Popolazione, entro i 7-8 km chilometri si troviamo un cementificio ed due discariche. Pertanto il tessuto insediativo nell'ambito sud costituito come si legge da case residenziali sparse è non solo costituito da migliaia di residenti, ma da altre attività con numerose presenze umane.</p> <p>Sottolinea che non si dovrebbe mai introdurre in una zona una qualsiasi realtà che porti ad emissioni di sostanze avverse sulla salute, un aeroporto ha un notevole impatto ambientale sui territori portando inquinamento diretto e indiretto e consumo di territorio.</p> <p>Vengono sollevate delle perplessità circa il monitoraggio in atmosfera e la componente salute.</p>	<p>Nelle controdeduzioni alle osservazioni il proponente afferma che l'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano, come descritto negli elaborati progettuali, ricade in un contesto territoriale agricolo, il tessuto residenziale è costituito da case isolate. Le attività ricreative sportive o di intrattenimento sono situate lungo la strada litoranea (ad una distanza di 2,5 km dal limite del futuro sedime aeroportuale con pista a 2200 m e per un fronte di 400 m) sono limitate ai lidi o a piccole strutture alberghiere a forte vocazione stagionale. Il contesto territoriale non presenta elementi di particolare criticità.</p> <p>Nelle controdeduzioni alle osservazioni il proponente afferma che le osservazioni non possono essere ritenute pertinenti alla procedura di VIA la cui finalità è quella di valutare i possibili impatti significativi e negativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale derivanti dalla realizzazione dell'opera e verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione ambientale. Il particolare il Parere affronta e valuta ogni possibile impatto sull'ambiente.</p> <p>Nelle controdeduzioni alle osservazioni il proponente afferma che lo scopo dello Studio è quello di valutare la significatività degli impatti generati dagli interventi previsti per l'infrastruttura aeroportuale in oggetto. A valle delle analisi svolte, è emerso che la qualità ambientale del territorio interessato dall'opera non subisce modifiche sostanziali; l'incremento citato del 10-20%, si traduce in valori dell'ordine di poche unità di µg/mc. Il particolare, sul profilo della qualità dell'aria ante e post opera il Parere considera e valuta ogni possibile</p>

N.	MITTENTE	ARGOMENTI OSSERVATI	CONTRODEDUZIONI
			scenario delineato nel Masterplan e né prescrive delle attività da porre in essere nel PMA .
2	Dott. Vincenzo Petrosino DVA-2016-0021109 del 22.08.2016	<p>Le opere da realizzarsi si configurano come un totale rifacimento di struttura aeroportuale, rientrano nei criteri di “nuova costruzione” per la quale si dovrebbe optare per ben altra procedura che quella Via per di più su progetti definitivi particolareggiati e non su Masterplan.</p> <p>L'aeroporto non è aeroporto strategico, è inserito nei 26 aeroporti di interesse Nazionale, ma l'onerosità dell'opera e la sua erronea localizzazione e grandezza nel contesto del comune di Pontecagnano dovrebbe fare prendere in considerazione la cosiddetta altrove “opzione zero”.</p>	<p>Nelle controdeduzioni alle osservazioni il proponente sostiene che gli interventi previsti nel Master Plan a breve e medio termine sono interventi significativi di adeguamento e potenziamento infrastrutturale dello scalo aeroportuale salernitano, che mirano ad una riquilifica profonda dell'attuale stato delle infrastrutture.</p> <p>In ambito aeroportuale lo strumento progettuale in grado di raffigurare lo sviluppo infrastrutturale articolato su un orizzonte temporale di breve e medio periodo e di consentire la lettura organica e complessiva dell'aeroporto come insieme di singoli sottosistemi composti da unità infrastrutturali è il Master Plan aeroportuale che, per definizione propria in quanto strumento urbanistico, ha un livello di approfondimento tecnico meno spinto rispetto al progetto della singola opera.</p> <p>Il livello di approfondimento presentato dai Master Plan, descritto nella Circolare del Ministero dei Trasporti e dei LL.PP. 1408/96 e da apposite linee guida emanate dall'Enac nel 2001, consente lo svolgimento della procedura V.I.A..</p> <p>Nelle controdeduzioni alle osservazioni il proponente oltre a ribadire la rilevanza del ruolo assegnato all'Aeroporto di Salerno presenta che è intervenuta la promulgazione del DL 133/2014 (cosiddetto “Sblocca Italia”) come convertito dalla Legge 164/2014 ove è previsto lo stanziamento di 40 M euro per lo scalo in trattazione, incluso fra le opere indifferibili, urgenti e cantierabili per il rilancio dell'economia, insieme ad altri interventi inseriti fra le misure urgenti per la riapertura dei cantieri e per la realizzazione delle opere pubbliche.</p>



N.	MITTENTE	ARGOMENTI OSSERVATI	CONTRODEDUZIONI
		<p>Territorio interessato con vocazione prettamente agricola e casearia, vicinanza con la ferrovia e la strada, presenza di stabilimenti balneari molto frequentati, di discoteche, di strutture turistiche, della strada litoranea.</p>	<p>Nelle controdeduzioni alle osservazioni il proponente riporta che il potenziamento infrastrutturale dell'Aeroporto di Salerno, come evidenziato fra le linee strategiche di sviluppo del Master Plan, potrebbe consentire lo sviluppo del settore del cargo aereo per l'esportazione dei prodotti locali.</p> <p>Per quanto riguarda le osservazioni in merito alla sicurezza si evidenzia che fra gli interventi previsti nel Master Plan vi è proprio la realizzazione in corrispondenza delle due testate (la THR 23 è quella nella cui direzione è localizzata la ferrovia citata) delle aree di RESA con lo scopo di ridurre il rischio di danni agli aeromobili che dovessero arrivare troppo corti in atterraggio o uscire di pista in decollo od in atterraggio.</p> <p>Il Parere comunque prescrive la predisposizione di quanto prevede la norma sul rischio di incidenti.</p>
3	Dott. Vincenzo Petrosino DVA- 2017-0006789 del 22.03.2017	<p>Con riferimento alle controdeduzioni fornite dalla società proponente si confermano le osservazioni presentate con prot. DVA-2016-0020071 del 01.08.2016.</p> <p>In particolare, si riporta che in qualsiasi zona si va ad aggiungere una criticità si variano i parametri dell'aria e che sta diminuendo molto la fertilità, che gli interferenti endocrini purtroppo stanno creando una serie complessa di eventi avversi sulla salute.</p> <p>Vengono allegati i risultati di una ricerca condotta dall'osservante.</p>	<p>Nelle controdeduzioni alle osservazioni il proponente ribadisce che tutte le indagini compiute mirano a conseguire più alti livelli di tutela ambientale nei successivi monitoraggi post - operam.</p> <p>Nel merito allo studio presentato sulla genesi dei tumori, pur non essendo questa la sede di dibattiti medici, il proponente sottolinea che in letteratura esistono numerose e prestigiose ricerche che giungono a risultati complessivamente diversi.</p> <p>Il particolare, sul profilo della qualità dell'aria ante e post opera il Parere considera e valuta ogni possibile scenario delineato nel Masterplan e né prescrive delle attività da porre in essere nel PMA.</p>
4	Dott. Vincenzo Petrosino DVA-2016-009520 del 21.04.2017	<p>Riconfermando integralmente tutte le osservazioni già presentate viene precisato la preoccupazione per l'inquinamento sia della qualità dell'aria che del rumore, soprattutto nei mesi estivi, per il settore agroalimentare, per gli effetti sulla salute, per la vicinanza della strada e della ferrovia.</p>	<p>Nel rimandare nelle controdeduzioni soprariportate si ritiene necessario ribadire che il Parere affronta e valuta ogni possibile impatto sull'ambiente e né prescrive delle attività da porre in essere nel PMA.</p>

N.	MITTENTE	ARGOMENTI OSSERVATI	CONTRODEDUZIONI
5	Dott. Vincenzo Petrosino DVA-2017-0011091 del 12/05/2017	<p>Con riferimento alle controdeduzioni del proponente all'osservazione presentata con prot.DVA- 2017-0006789 del 22.03.2017 si presenta che risulta "inutile" monitorare singole sostanze che possono o non superare alcuni limiti di legge in quanto il problema non è un solo inquinante ma la somma degli stessi nel tempo in legame con i tempi di permanenza e con il bioaccumolo.</p> <p>La commissione Via nell'esprimere un ipotetico parere positivo non può demandare a "monitoraggi" la propria coscienza sulle cause che produrranno la presenza di tali sostanze inquinanti. Se si introducono nell'ambiente alcune sostanze che comunque alterano lo stato di salute di chi abita non esiste statistica che può essere applicata.</p> <p>Per quanto riguarda la presenza della ferrovia e della strada statale, si ripete ancora che al di là di ciò che racconta Enac dovrebbe spiegare se quanto è accaduto a Orio al Serio è impossibile a Pontecagnano.</p>	<p>Nel rimandare nelle controdeduzioni soprariportate si ritiene necessario ribadire che il Parere, nell'ambito delle proprie competenze, affronta e valuta ogni possibile impatto sull'ambiente e né prescrive delle attività da porre in essere nel PMA.</p>
6	Sig.ra De Martino Antonietta DVA-2016- 0021209 del 23.08.2016	<p>Si rileva che più che adeguamento di aeroporto che allo stato attuale svolge solo da pochi mesi traffico limitato e per piccoli aeromobili e voli privati, si tratta di un vero e proprio inserimento in un contesto agricolo urbano complesso e in parte incontaminato, di una struttura ad altissimo impatto ambientale. In definitiva un "nuovo aeroporto".</p> <p>Le strutture da costruire non sono un semplice ampliamento di un aeroporto, ma trattasi in realtà a tutti gli effetti di "Costruzione di nuovo aeroporto". Pertanto questa procedura Via è da considerarsi <b>Improporzionabile, non secondo legge e da rigettare.</b></p> <p>Si rilevano le interazioni dell'opera con il paesaggio.</p> <p>La realtà attuale dei luoghi non sembra essere quella descritta ed è complicata dallo sviluppo enorme di molte attività fiorenti di tipo turistico e vicino alle piste esistono aziende che producono ortaggi e prodotti caseari importanti che non sembra possano avere troppi vantaggi dall'inquinamento certo dei suoli e dell'aria</p>	<p>Vedi le controdeduzioni alle osservazioni n.2</p> <p>Nelle controdeduzioni alle osservazioni il proponente afferma che è stato già acquisito il parere favorevole n.3671-34.19.04/93.13 della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno ed Avellino (trasmesso al MIBACT).</p> <p>Vedi le controdeduzioni alle osservazioni n.2</p>

N.	MITTENTE	ARGOMENTI OSSERVATI	CONTRODEDUZIONI
		<p>L'aeroporto non è stato dichiarato aeroporto strategico. Questo aeroporto non può essere ampliato o meglio "costruito" e neppure utilizzare fondi Europei. Considerare l'opzione zero.</p>	<p>Vedi le controdeduzioni alle osservazioni n.2</p>
		<p>Vengono sollevate delle perplessità circa il monitoraggio in atmosfera sull'inquinamento da rumore, per la deviazione del corso di tue torrenti e per gli effetti sulla salute.</p>	<p>Nelle controdeduzioni alle osservazioni il proponente afferma che nell'ambito dello SIA, si sono riportati tutti i dati di qualità dell'aria disponibili a tale data, partendo dai dati monitorati dalle centraline fisse regionali sino alle campagne di misura eseguite ad hoc con laboratorio mobile.</p> <p>La postazione di misura è stata individuata, non per falsare i risultati dei monitoraggi o delle simulazioni postoperam, ma in modo da poter essere considerata indicativa della qualità dell'aria di fondo da associare al territorio aeroportuale.</p> <p>Le analisi svolte nello Studio hanno rilevato come, nel caso in esame, lo scenario di inquinamento acustico sia conforme ai limiti normativi vigenti.</p> <p>In base all'analisi dei valori misurati, il contributo acustico dei movimenti aerei appare poco significativo rispetto al rumore ambientale.</p> <p>Il dimensionamento delle nuove sezioni degli alvei dei canali sono stati progettati secondo i criteri e le norme vigenti in materia stato acquisito nell'ambito della presente procedura di VIA il parere favorevole con prescrizioni da parte dell'Autorità di bacino Regionale Campania Sud ed Interregionale per il Bacino Idrografico del fiume Sele - parere n.02016/2264.</p>
		<p>La struttura ricade su un suolo ove vi è il Vincolo archeologico.</p>	<p>Vedi inoltre le controdeduzioni alle osservazioni n.3. Le competenze sono del MIBACT.</p>



N.	MITTENTE	ARGOMENTI OSSERVATI	CONTRODEDUZIONI
		Presenza di attività commerciali, strade, ferrovie e altre strutture e la presunta incompatibilità con i Piano di rischio.	Vedi le controdeduzioni alle osservazioni n.2
		Il rischio di collisione violenta tra uccelli ed aerei e rappresenta un tema di fondamentale importanza per uno scalo aeroportuale	Nelle controdeduzioni alle osservazioni il proponente afferma che lo Studio del Birdstrike nell'ambito del SIA ha esaminato il fenomeno ed ha evidenziato la necessità di consolidare i sistemi di prevenzione all'interno del sedime e potenziare il sistema di monitoraggio nelle aree circostanti, con l'obiettivo di garantire la sicurezza dei voli e contenere le interferenze sulla fauna selvatica. Il Parere richiede di attivare varie misure di prevenzione.
7	Sig.ra De Martino Antonietta DVA-2017-0008592 del 10.04.2017	<p>Nel ribadire integralmente quanto esposto con le osservazioni presentate in data 23.08.2016 prot.DVA-2016-0021209 vengono fornite considerazioni sulle controdeduzioni predisposta dal proponente.</p> <p>In particolare, si prende in esame il parere favorevole n.3671-34.19.04/93.13 della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno ed Avellino (trasmesso al MIBACT) e su quanto prescritto con il suddetto parere. Si fa presente infine che il progetto esecutivo dovrà seguire le procedure previste dall'art. 146 del D.lgs. 42/2004 riguardante l'Autorizzazione Paesaggistica.</p> <p>Si ribadisce che quanto proposto non è un semplice adeguamento ma una vera e propria "Nuova costruzione".</p> <p>Nelle integrazioni allo studio di traffico mancano le motivazioni per comprendere la necessità di un secondo aeroporto nella distanza di 100 km e le analisi sono state condotte secondo criteri non consolidati e né probabilmente validi. Sarebbe opportuno fornire maggiori notizie sullo studio commissionato in seguito alla richiesta della commissione. L'aeroporto (vedi allegato Pag. 24-25) non rispetta affatto i limiti dei Bacini di Utenza di 100 Km (200 Km se collegati con TAV) (Regolamento UE 1315/2013 &amp; Orientamenti Prescrittivi della GU UE 99/3 C del 4/4/14, pertanto inutile riferirsi al decreto 2 gennaio 2016</p>	<p>Nelle controdeduzioni alle osservazioni il proponente segnala che in data 07.04.2017 con nota prot. 36387-P ha già adempiuto alla prescrizione resa nel parere della Soprintendenza, trasmettendo al MIBACT la richiesta integrazione dello studio archeologico preliminare. Inoltre il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica non afferisce alla procedura in questione.</p> <p>Inoltre, il regolamento citato dall'osservate risulta estraneo all'odierna procedura di valutazione di impatto ambientale ma afferisce all'esercizio del potere pianificatorio dello Stato in materia di organizzazione aeroportuale. Tale potere è stato recentemente esercitato con norma di legge mai, peraltro, impugnata. Ed infatti, in data 2 Gennaio 2016 è entrato in vigore il Decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201 "Regolamento recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione", grazie al quale l'Aeroporto di Salerno - Pontecagnano è stato classificato quale aeroporto di interesse nazionale</p>

N.	MITTENTE	ARGOMENTI OSSERVATI	CONTRODEDUZIONI
A R		come se fosse un lasciapassare.	all'interno del bacino Campano che comprende lo scalo di Napoli - Capodichino quale aeroporto di natura strategica. La vicinanza con l'aeroporto di Napoli non costituisce in alcun modo un elemento "eccezionale" rispetto alla realtà aeroportuale italiana, né ostativo o in contrasto rispetto alla normativa vigente.
7	Sig.ra De Martino Antonietta DVA-2017- 0009674 del 24.04.2017	Si ribadisce che l'opera non è compatibile con il territorio, con la sua storia con la sua vocazione, la sottrazione di 54 ettari di fertile terreno agricolo, in una zona a vocazione agricola, le misurazioni fonometriche che dovrebbero essere effettuate sulle principali arterie che circondano l'aeroporto e nei mesi estivi compreso sabato e domenica	Il Parere valuta ogni aspetto relativo a quanto riportato dal Masterplan sui vari profili ambientali e prescrive le ottemperanze da eseguire.
8	Sig.ra De Martino Antonietta DVA-2017- 0011282 del	Con riferimento alle controdeduzioni alle osservazioni (DVA-2017-0008592 del 10.04.2017) vengono ribadite ulteriormente tali osservazioni.	Vedi le controdeduzioni alle osservazioni n.6

Handwritten marks at the top left of the page, possibly initials or a signature.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO  
DEPARTMENT OF CHEMISTRY  
5408 S. UNIVERSITY AVENUE  
CHICAGO, ILLINOIS 60637

RECEIVED  
JAN 15 1964  
FROM THE  
LIBRARY OF THE  
UNIVERSITY OF CHICAGO  
DEPARTMENT OF CHEMISTRY  
5408 S. UNIVERSITY AVENUE  
CHICAGO, ILLINOIS 60637

UNIVERSITY OF CHICAGO  
DEPARTMENT OF CHEMISTRY  
5408 S. UNIVERSITY AVENUE  
CHICAGO, ILLINOIS 60637

UNIVERSITY OF CHICAGO  
DEPARTMENT OF CHEMISTRY  
5408 S. UNIVERSITY AVENUE  
CHICAGO, ILLINOIS 60637

UNIVERSITY OF CHICAGO  
DEPARTMENT OF CHEMISTRY  
5408 S. UNIVERSITY AVENUE  
CHICAGO, ILLINOIS 60637

UNIVERSITY OF CHICAGO  
DEPARTMENT OF CHEMISTRY  
5408 S. UNIVERSITY AVENUE  
CHICAGO, ILLINOIS 60637